2-A-6
ØØ58

Z-A-6

Exp. 0058

I N D I C E

Nº Int.	Archivo	Documento
ØØ58	2-A-6	Factores Fijos MLV. Orej. 1: Relevamiento Facilidades y reconoc. instalac. Navales Pto. Argentino (4-4-82). Orej. 2: Informe s/Inst. portuarias, Capacidades y cond. hidrográficas (1972)
ØØ59	2-A-7	Factores Fijos MLV. Orej. 1: Estudio del COOP. Orej. 2: Estudio de la ESGN (1977).
ØØ6Ø	2-A-8	Factores Fijos MLV. Informe de los viajes del BDT "SAN ISIDRO" Años 1972 y 73 (San Carlos - Ganso Verde-Pto. ZORRO - Howard - Rincón del MOro).

C.O.A.C.
EXPTE. INTERNO Nº 0058

C.O.A.C.
ARCHIVO Nº 2-A-6

CLASIFICADO

FACTORES FIJOS MALVINAS

OREJETA 1: RELEVAMIENTO FACILIDADES PTO ARGENTINO
RECONOCIMIENTO INSTALACIONES NAVALES DE PTO STANLEY (4/4/82)

OREJETA 2: INFORME SOBRE INSTALACIONES PORTUARIAS - SUS CAPACIDADES Y CONDICIONES HIDROGRAFICAS (1972)

...ARGENTINA

Nº ....

L.........

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARM...
FOLIO Nº 1
C. ...

C.O.A.C.
EXPTE. INTERNO Nº 0058

C.C.
ARCHIV 2-A-6

Relevamiento de facilidades

PUERTO ARGENTINO (...)

Puerto ... ISLAS ...

CLASIFICADO

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 2
C.O.A.C.

RELEVAMIENTO DE FACILIDADES EN LAS INSTALACIONES DE LA ROYAL NAVY
- PUERTO RIVERO -

1. Edificaciones:

Las instalaciones de la ROYAL NAVY están compuestas por las siguientes edificaciones (croquis Nº 1):

a. Galpón depósito: (5)

Este galpón se encuentra en muy buen estado de conservación, es una construcción de zinc cuyas dimensiones aproximadas son 40 m x 30 m, es utilizado como depósito y se encuentra ligado al muelle por un sistema de zorra manual y vías (en regular estado). Su interior esta dividido por un enrejado en dos cuerpos, uno es depósito de materiales varios y el otro es depósito de combustibles y aceite.

Existencias de materiales:

- 2 tramos de 5 m de manguera de combustible de 6" de diámetro.
- 1 tramo de 10 m de manguera de combustible de 6" de diámetro.
- 2 tramos de 8 m de manguera de combustible de 6" de diámetro sin uniones.
- 25 tramos de 10 m de manguera de combustible de 3" de diámetro.
- Uniones, reducciones y acoplamientos varios para mangueras de combustible de 6", 5" y 3" de diámetro.
- 20 llaves para acople de mangueras de diferentes medidas
- 1 bomba neumática para combustible, en regular estado, capacidad aproximada 50t/h.
- 20 bidones de 20 litros para combustible de vehículos.
- 1 tambor de nafta super de 200 litros.
- 1 motobomba de incendio montada sobre trailer, capacidad aproximada 40t/h.
- 1 motobomba de incendio montada sobre ruedas, capacidad aproximada 40t/h.
- mangueras de incendio de 2 1/2" para uso con las motobombas.
- aparejo puente para movimiento de tambores, capacidad 1 tn.
- 2 grupos electrógenos desarmados, motores diesel de 6 cilindros, potencia aproximada 150 hp.
- 1 grupo electrógeno desarmado, motor diesel de 3 cilindros potencia aproximada 80 hp.

Existencia de Aceite y Combustibles:

- 40 tambores de 200 litros de Aceite OEP 69.
- 58 tambores de 200 litros de Aceite OMD 113.
- 57 tambores de 205 litros de combustible AVCAT F44 para aviones.

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 3
C. O. A. C.

b. Estación de Incendio:

- 1 jeep LAND ROVER en perfectas condiciones.
- 2 motobombas montadas sobre trailer con equipo de incendio completo.
- 43 tambores de FOAM de 100 litros cada uno.
- Repuestos varios para bombas y equipos de incendio. Taller de mantenimiento con herramientas varias. Linea telefónica a magneto (abonado 51) conectada a la red general de la ciudad.

El estado del edificio es muy bueno.

c. Cuarto de bombas y sala de calderas:

- 1 caldera tipo industrial, presión de trabajo 100 lb/p2. en buenas condiciones de uso es alimentada por FON.
- 1 bomba a vapor alternativa tipo WORTHINGTON horizontal, capacidad aproximada 200 t/h para bombear FON.

d. Cuarto Bomba de Gas Oil:

Esta construcción es totalmente nueva y ha sido puesta en servicio recientemente, posee una motobomba impulsada por un motor Diesel, capacidad aproximada 200 t/h.

e. Tanques de Combustible:

Son dos en total, poseen una capacidad aproximada de un millón de litros cada uno, encontrándose en el momento de efectuarse este relevamiento, uno lleno hasta aproximadamente las 3/4 partes y el otro hasta la mitad de su capacidad total.
Se sacó una muestra de combustible de cada tanque y por comparación pareció ser Gas Oil.

f. Instalaciones para entrega de combustible en el muelle:

El muelle posee tres bocas para mangueras de 6" para hacer combustible.

2. Apreciaciones sobre la capacidad de las instalaciones:

a. Combustible:

De lo observado se deduce que antiguamente los tanques de combustible contenían FON, lo cual justifica la existencia de la caldera, bomba, serpentines de calentamiento etc.
Recientemente el sistema ha sido modificado para almacenar Gas Oil ó DIESO (combustible encontrado en los tanques y nueva motobomba).
No se encontró ninguna reserva de FON. En el presente no habría ningun problema en abastecer buques con la chata, luego de determinado con precisión el tipo y calidad del combus

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 4
C.O.A.C.

tible almacenado.
En el futuro se podría almacenar FON en un tanque y Gas Oil o Turbo Naval en otro, debido a que aparentemente al muelle llegan por lineas separadas, en todos los casos se debería volver a conectar la bomba de FON al tanque respectivo y aislar los sistemas.

b. Agua:

La unica fuente de provisión de agua al muelle es la enviada por medio de tubería desde una cisterna que almacena agua de lluvia en lo alto de un cerro.

c. Seguridad contra incendios:

Se cuenta en la actualidad con la cantidad suficiente de elementos, todos en muy buen estado de conservación, para cumplir con las exigencias de la planta de combustible en lo referente a seguridad contra incendio.

d. Chata de Combustible:

No se pudo inspeccionar debido a que se encontraba fondeada en el medio de la bahia.

e. Energia eléctrica:

Lo único que se observo es alimentación eléctrica para iluminación que aparentemente proviene de la casa habitación.

f. Teléfonos:

Existe una línea de teléfonos a magneto conectada con la central de la ciudad, aparatos telefónicos en la central de incendio, muelle y cuarto de caldera.

CARLOS ALBERTO GAUT
Capitán de Corbeta

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO No 5
C.O.A.C.

RECONOCIMIENTO INSTALACIONES NAVALES PUERTO STANLEY –

FECHA: 04 APR 82.

LUGAR: Apostadero Naval de la Armada Británica en proximidades PUNTA DE LA ARMADA –

I. FACILIDADES PORTUARIAS Y EMBARCACIONES

Cuenta con una dársena de 130 mts. por 70 mts. (aprox.), con una boca de acceso en su extremo sudeste. En su interior y en el extremo noroeste se encuentra amarrada una goleta de nombre ILEN - STANLEY - de 16 mts. de eslora y 4,20 mts. de manga. La embarcación es de casco de madera en estado deficiente, con un rumbo sobre la cubierta en proa ES. Sus alojamientos se encuentran en ~~deficiente~~ mal estado; en el de popa, al que se accede a través de la timonera, se encuentra un transreceptor de comunicaciones (sin marca visible) y aparentemente fuera de uso. El timón está roto y su pala en la bodega, la que se encuentra lastrada. En la timonera hay una rueda de cabillas en buen estado y un compás de bote en buen estado también. En proa cuenta con dos anclas, una muy vieja y la otra en buen estado (tipo inglesa para fondo de piedra). La máquina parece en buen estado.

El muelle de la dársena es de piedra y se conserva bien, excepto el sector norte donde gran parte del mismo es de madera la que en su mayoría está en malas condiciones (1) –

Junto a la goleta (lado norte) existe una grúa la que no se encuentra operable, apreciándose que no es recuperable –

En el lado oeste (espigón) y de cara al interior de la dársena hay un pequeño muelle de madera con escaleras que bajan al agua y que puede ser utilizado – Junto a él se sondó 6 pies en Bajamar. (2)

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO No 6
C.O.A.C.

En el lado sur y comunicado por una ~~[illegible]~~ pasarela de madera con la dársena ya mencionada, hay un muelle de combustible de hormigón en excelente estado de conservación. La longitud del mismo es de 60 mts y su ancho de 3 mts aproximadamente (3). En bajamar se sondó 13 pies a lo largo del mismo. Tiene en su centro varias defensas de goma cilíndricas. En ambos extremos posee dos bitones grandes para amarre, ambos pies en perfectas condiciones. La tubería de combustible se encuentra aparentemente lista a operar.

Este muelle permite la operación actualmente de buques pequeños sin que sea necesario introducir cambios o efectuar arreglos. De una vista de la carta H-453, se aprecia que amarrándose pontones de 10 a 12 mts. de ancho, este muelle permitiría amarrar buques de mayor calado ya que la línea de 18 pies está muy próxima. Sería necesario para ello efectuar un relevamiento de sondajes expeditivo.

Sobre el espigón este de la dársena y cara hacia afuera hay amarradas dos embarcaciones (4). Una es un bote de goma para cinco personas, en excelente estado, con toda su palamenta completa, un motor fuera de borda de 35 HP marca Johnson y el correspondiente tanque de combustible. La segunda embarcación es una chalana de casco plástico y rectangular (igual a las provistas a los DD 42) en buen estado, aunque el casco en su exterior muestra golpes en las piedras, con su palamenta completa, un motor de las mismas características que la otra y dos tanques de combustible.

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 7
C.O.A.C.

II. MATERIALES

En el galpón de depósitos (5) se encontraron los siguientes materiales de uso naval:

- Pastecas y motones (varias medidas)
- Cables de acero p/amarre, de 2" a 6" (300 mts. aprox.)
- Cadena de 3/4 con eslabones con contrete (eslabón de 22 x 13 cmts.) (200 mts).
- Cuatro boyas de 70 cm Ø y ocho grilletes de entalingar de 25 x 15 cm.
- Dos rollos de cabo de manila de 2" y un tramo de cabo de 8" con gaza (30 mts de longitud).

En el parque exterior había además dos anclotes de 600/800 kg para fondear muertos, en estado de conservación aceptable considerando que estaban a la intemperie (6)..

III. OTRAS INSTALACIONES

(a) Establo (7). En el extremo Este del terreno, con corrales a su alrededor. Es de chapa canaleta y madera, siendo su estado de conservación muy bueno, excepto por una puerta exterior rota. En su interior tiene seis boxes muy bien cuidados, para guardar animales, un "lavadero" y dos "corrales" o boxes más grandes (uno de ellos con 140 postes para alambrados). Da la impresión, pese a la limpieza, de que hasta no hace mucho tiempo se guardaron algunos animales allí. En su interior tiene además otro local con materiales de trabajo y sobre su puerta llama la atención un cartel en español que dice "Prohibido Fumar".

Afuera y próximo al establo, hay otra construcción pequeña de madera machimbrada con algunos muebles (cama, mesa, silla, farol, salamandra), todos ellos en muy mal estado, y que

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 8
C.O.A.C.

aparenta no haber sido usada hace ya mucho tiempo - Separada hay otra construcción de chapa con lo que fué un retrete -

(b) Casa Principal (B) - De ladrillo y piedra en dos plantas - Recibe línea telefónica y energía eléctrica - En un costado tiene un gallinero con aproximadamente diez gallinas/pollos ~~[illegible]~~ - Los vidrios de las ventanas de la planta baja se encuentran rotos - No se entró en su interior cumpliendo órdenes del Comandante del buque -

PUERTO STANLEY, 4 de abril de 1982 -

JULIO [illegible]
Capitán de Corbeta
Jefe Dpto. Armamento

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO No 9
C. C. A. C.

DESTRUCTOR A.R.A. "SANTISIMA TRINIDAD"

INFORME Nº /82

GALPON: No existe instalación eléctrica.
Hay cajones varios con repuestos que se detallan:

6 Accesorios de iluminación para pared con fotocélula y lámpara.

(11) Tramos de caño de luz 3/4" de Ø de aproximadamente 3,50 metros c/uno.

11 Cajas de fusibles con interruptor de 30 Amp.

2 Intensivas rectangular

1 Intensiva redonda grande

1 Cajon con rollos de cable eléctrico.

8 Pantallas para intensiva enlozada.

2 Lavarropas Bendix

2 Secarropas Hoover

Todo el material detallado precedentemente es nuevo, sin uso.

Asimismo hay dos alternadores desarmados de 248 KVA 440 Volts. 326 Amp. 3 Ø fabricación 1951 marca BRUSH en desuso, sin posibilidades aparentes de recuperación. Un alternador BRUSH de 85 KVA 360/220 Volt. desarmado y en desuso. Tableros de Control en desuso que habrían pertenecido a los alternadores anteriores.

9 Carreteles de cable de dos conductores

4 Tramos de conductores de 5 metros cada uno con terminales.

2 Generadores de Corriente Continua y

2 Tableros de Control en desuso, probables excitatrices de los alternadores mencionados.

///..2

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 10
C.O.A.C.

ESTACION DE INCENDIO

Instalación eléctrica de iluminación en aparente buen estado y uso.

1 Generador de C.C. 115 V - 13 Amp. y 15 KW en desuso.

1 Teléfono a magneto en uso.

Compa(r)timiento de Caldera

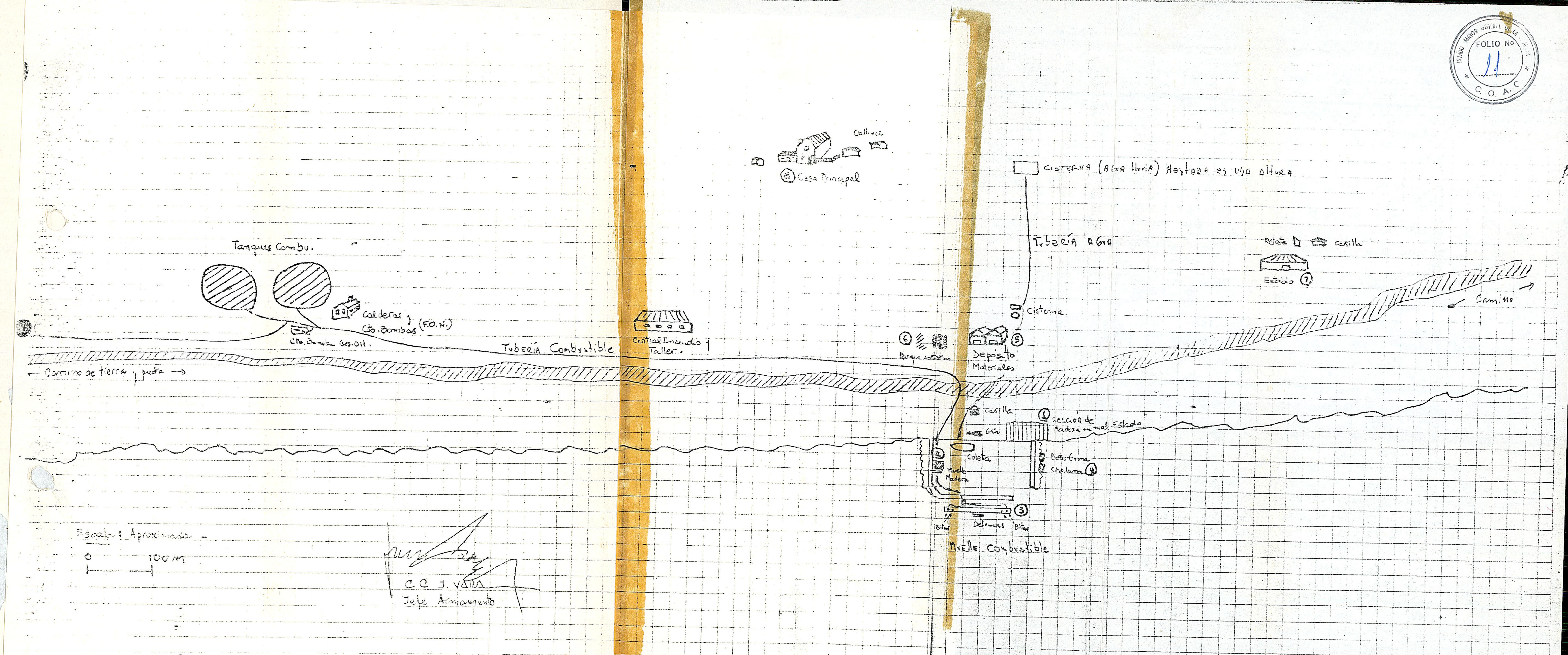
Circuito de iluminación recuperable.

Compartimiento de Diesel:

Instalación eléctrica recuperable.

DESTRUCTOR A.R.A. DEPARTAMENTO INGENIERIA "SANTISIMA TRINIDAD"

JOSE ANTONIO CARRACEDO
TENIENTE DE NAVIO



Croquis Nº 1

ESTADO MAYOR GENERAL
FOLIO Nº 11
C.O.A.C.

ES COPIA

SERVICIO DE TRANSPORTES NAVALES

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 12
C.O.A.C.

Informe del Estado de las Instalaciones Portuarias. Sus capacidades y de las Condiciones Hidrográficas Relacionadas de Pto. STANLEY Para su Operación como Punto de Destino de Materiales de la Fuerza AÉREA ARGENTINA.

DIVISION DATOS PARA LA PLANIFICACION
Carpeta Nº 4-9-1
Orejeta Nº ....
Fecha 72

REPUBLICA ARGENTINA
ARMADA

ARMADA ARGENTINA

SECRETO

Nº
Letra Carpeta Nº 1-3-1
Orejeta Nº 1
72
Fol. Nº 1/7
ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 13
DTO. A. C.

SERVICIO DE TRANSPORTES NAVALES

INFORME DEL ESTADO DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS. SUS CAPACIDADES Y DE LAS CONDICIONES HIDROGRAFICAS RELACIONADAS DE PUERTO STANLEY PARA SU OPERACION COMO PUNTO DE DESTINO DE MATERIALES DE LA FUERZA AEREA ARGENTINA.- -

1. DE LOS MUELLES

PUERTO STANLEY se encuentra ubicado dentro de PUERTO GROUSSAG, y posee una amplia dársena natural con profundidades que oscilan entre 20 y 32 pies, que permite maniobrar sin mayores restricciones para alcanzar la zona de muelles.- Estos adoptan la forma de espigones con orientación general N-S y cabecera T en sentido E-W para el amarre.-

Aparecen cronológicamente de E a W, en la margen Sur del espejo de agua:

1.1. Muelle de Cuarentena

Este muelle solo es operable, con restricciones, por embarcaciones menores, pués además de su deficiente estado, solo tiene 3 pies de profundidad en su cabecera.-

Está fuera de uso y su aspecto indica que hace mucho tiempo que no se lo utiliza.- Está completamente rodeado por algas que hacen riesgoso acercarse al mismo.-

NO OPERABLE CON CARGA

1.2. Muelle E de la FALKLAND ISLAND Co. (F.I.C.).

Este muelle es propiedad de la Compañía y el único con dimensiones y capacidades aceptables para operaciones de carga y descarga de buques.-

1.2.1. Estructura:

La cabecera donde se efectúa el amarre es de cemento armado, tiene 50 metros de longitud y posee 7 pilotes exteriores verticales de madera para defensa del costado de los buques. Dispone de 5 bitas dobles y 5 cornamusas de hierro en su perimetro, que permiten un amarre adecuado y seguro.- Despues del sector de cemento, hacia la costa, la cabecera y el espigón son de madera fuerte y bien conservada, con amplitud suficiente para el movimiento y desplazamiento de los vehículos y carga involucrada en el requerimiento de la FUERZA AEREA ARGENTINA.-
No fué posible determinar con certeza la carga má-

///...

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 14

SECRETO

DIVI... CLASIFICACION
Carpeta Nº 4-3-1
Orejeta Nº 1
Fecha 12

xima que puede soportar este sector del muelle.
Debido a que hay que descargar una motoniveladora
de 13 Tons. y una topadora de 11 Tons. consulté
al respecto al Superintendente del Puerto Sr. HEN-
RY LUXTON y al Director Gerente de la F.I.C. Sr.
ALISTAR SLOGGIE sin lograr datos concretos pese a
que este último hizo verificar los planos y ante-
cedentes disponibles en la Compañía. Sin embargo,
consultando al respecto con el Capitán del "DAR-
WIN", Sr. KEN ARCHIBALD, de amplia experiencia en
este puerto, me manifestó que recuerda haber vis-
to descargar al barco dinamarqués A.E.S. en 1971
una grúa de 12 Tons. soportada por 6 ruedas, sin
inconvenientes. Esto hace suponer que no habrá
problemas con las maquinarias citadas (la motoni-
veladora se desplaza sobre orugas y la topadora
pesa 11 Tons.) pues del buque se descargan sobre
el sector de cemento de la cabecera y luego, por
sus propios medios transitan (la carga no es es-
tática) por el sector de madera.-

Sin embargo, por la falta de un dato real de re-
sistencia es necesario, para evitar cualquier ave-
ría en la estructura, se coloquen chapas de hie-
rro sobre el piso para que, al paso de las maqui-
narias, su pesos se distribuya sobre una mayor su-
perficie. Este temperamento fué aceptado por el
Sr. ALISTAR SLOOGIE para seguridad del muelle.

1.2.2. <u>Facilidades para el movimiento de carga en muelle</u>:

Se puede disponer de tractores con acoplados para
evacuar la carga de muelle, así como camiones que
operan solos o con acoplados y que pertenecen a la
F.I.C., pero debe considerarse que la FUERZA AEREA
ARGENTINA transporta en la carga 6 camiones y 1
tractor que pueden usarse para el movimiento de
la carga.-

Por otra parte, de ser necesarios, la Gobernación
dispone de vehículos aptos, lo mismo que la Royal
Navy en el apostadero del Overcraft.-

El muelle no tiene grúas fijas, pero se dispone de
2 grúas móviles con motor a explosión de 3 y 6
Tons. de capacidad, esta última recien llegada en
el A.E.S. al momento de obtener la información.--

Se puede lograr un buen servicio de estibadores,
los que hasta la fecha son contratados directamen-
te por la F.I.C.-

Debe tenerse en cuenta que el buque que transporte

///...

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 15
DIVISION ... LA F...
Carpeta Nº 1-2-1
Orejeta Nº 1
Fecha ......

la carga deberá tener allanado el problema del estibaje y maquinaria accesoria a su arribo, pues al nocontarse con Agente Marítimo en ese puerto El Capitan tendrá dificultades en la gestión o deberá acceder a que la F.I.C. oficie de tal, cosa que fué ofrecida al suscripto por el Director Gerente de la firma en PUERTO STANLEY, Sr. ALISTAR SLOOGIE. Al respecto no he dado respuesta alguna sobre este aspecto, tomado solamente nota de este ofrecimiento el que no debe considerarse gratuito sino a pagar en la divisa circulante en el lugar (libra esterlina británica).-

Cabe consignar que cuando indagué al mencionado Sr. SLOOGIE respecto de la resistencia a la carga del muelle, me hizo notar, que éste es particular y que la F.I.C. en caso de ser utilizado para los fines que motivan este informe, seguramente cobrará la tasa correspondiente.-

Por esta razón considero conveniente efectuar con suficiente anticipación ante Cancillería las gestiones necesarias para obtener los servicios mencionados sin cargo y como parte integrante del acuerdo bilateral para la construcción de la pista provisoria de aterrizaje en PUERTO STANLEY.-

1.2.3. Accseso y salida del sector del muelle y calles laterales.

El acceso y salida del sector del muelle es claro, bien pavimentado con asfalto en un corto tramo y en cemento armado todo el resto. Tiene buena salida a la calle perimetral costera (Ross Roasd) de la ciudad, que tambien es de cemento armado.
Las calles laterales de la ciudad que desembocan en forma perpendicular a la calle perimetral costera (PHILOMEL St., DEAN St.) son también de la misma constitución y tienen pendiente hacia la Bahía, la que aunque pronunciada estimo no dificultará el desplazamiento de los vehículos con la carga en cuestión.

La salida de la ciudad hacia HOOKER'S Point se efectua por DAVIS STREET hacia el E, siguiendo, al finalizar el pavimento de ésta, un camino consolidado con canto rodado que permitirá el movimiento de camiones sin dificultad al punto de destino.-

Por otra parte, la FUERZA AEREA ARGENTINA mejorará los tramos que así lo requieran, por el frecuente uso a que será sometido.-

1.2.4. Profundidades. onda. corriente:

La información obtenida del Superintendente del Puerto Sr. HENRY LUXTON, corresponde a una carta ///...

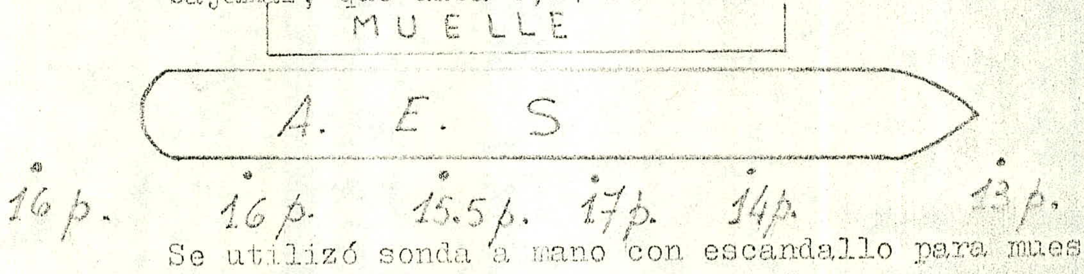
///...4...

SECRETO

de sondajes levantada por el H.M.S. "PROTECTOR" en 1968, referida al límite inferior de la media de bajamares dando 15 pies junto al muelle y 16 una manga (aprox. 16 metros) hacia afuera. Esta carta fué consultada por el suscripto en la oficina del funcionario mencionado, pero no se me permitió sacar una reprodución con el argumento de que esa era una copia provisoria y que la carta no se había aún publicado en GRAN BRETAÑA, por lo que no era oficial.-

Por otra parte, el Capitán de "DARWIN", Sr. KEN ARCHIBALD que ha operado en este puerto durante mucho tiempo se aseguró que no deben esperarse menos de 15 a 16 pies en ese lugar en bajamar. Me informó, que en repetidas oportunidades ha atracado calando 15 pies (su calado máximo) y que nunca tocó, ni aún en bajamar. Por otra parte el fondo es muy blando (fango y arena) y permite que los buques asienten sin ningún riesgo para la estructura.

El 17 de enero, fecha en que se producía la mínima bajamar de mi período de estadía, salí en una lancha a sondar la zona de muelles, obteniendo los valores que se indican en el gráfico, para la hora de bajamar, que daba 0,24 m. sobre nivel



Se utilizó sonda a mano con escandallo para muestra de fondo, sacandose siempre fango.

No hay onda, aún con las condiciones meteorológicas más desfavorables, ni existen corrientes que afecten el atraque o estadía de los buques a muelle.

1.2.5. Clase de fondo. obstrucciones. gradiente:

El fondo es blando, constituido por fango y arena, en las adyacencias y zona circundante de los muelles.

No hay obstrucciones cerca del muelle. Una grúa

///...

DIVISION DATOS PARA LA PLANIFICACION
Carpeta Nº 5-2-1
Carpeta Nº 1
Fecha 72

SECRETO

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 17

AVISO A "SOBRAL" FOJA NO.

móvil de 3 Tons. que había caído al agua hace tiempo, ha sido retirada.-
El gradiente de fondo es suave junto al muelle, y segun se obtuvo información del Superintendente del puerto, y su valor es aproximadamente del 10 %.

1.2.6. Gráfico del muelle:
Incorporado como Anexo 1 del informe.

1.2.7. Fotografías:
Incorporadas en el Anexo 2 del informe.

1.2.8. Plano de la ciudad y zona de muelles.
Plano D.O.S. Nº 153 Edición 1966, PUERTO STANLEY publicado por el Directorate of Overseas Survey, incorporado como Anexo 3 del informe.

1.2.9. Cartas y cuarterones:
-Carta Argentina H 453 y cuarterón incluído en la misma.
-Carta Británica Nº 1614.
-No hay cartas náuticas que muestren los muelles en detalle. La mayor definición está en el plano D.O.S. Nº 153 citado en 1.2.8.-

OPERABLE PARA CARGA Y DESCARGA

1.3. Muelle Público:
Este muelle se encuentra en muy buenas condiciones y si bien el reducido tamaño de su cabecera limita su operación puede llegar a ser utilizado si circunstancias de compromiso así lo requieran.

1.3.1. Estructura:
Está construído totalmente de madera y la cabecera de amarre tiene 20 metros de longitud. No tiene pilotes exteriores verticales para defensa y cuenta con 4 bitas simples para amarre, el que debe completarse con cabos a tierra desde la proa y el muelles E de la F.I.C. desde la popa.
El buque, una vez atracado, queda solo en un reducido sector sobre el muelle, debiendo determinarse la posición acorde con las posibilidades de las Plumas o grúas para sacar la carga a tierra y para el acceso a bordo.
La estructura es fuerte y su estado de conservación muy bueno. En el lado E tiene un embarcadero con 2 duques de alba para el amarre de embarcaciones menores y de mediano tamaño. Ya pasada hacia el lado de tierra la 3/4 parte de la longitud del espigón, este se hace de cemento armado, uniéndose, sin discontinuidad, con la calle perimetral costera (Ross Road) y la lateral de la ciudad que desemboca directamente a él (PHILOMEL Street) y que es la indica-

DIVISION DATOS PARA LA PLANIFICACION
Carpeta Nº H-2-1
Orejeta Nº 1
Fecha 72

SECRETO

da por ser la más cercana, para la circulación de vehiculos hacia HOOKER'S Point.

Tampoco se conoce la resistencia a la carga de este muelle, habiéndose seguido un proceso similar al del muelle E de la F.I.C. sin resultado, de modo que en caso de ser necesario su utilización, se deberá proceder en la forma indicada para el mencionado, colocando chapas en el piso, de modo que el peso se distribuya sobre una superficie mayor.

1.3.2. Facilidades para el movimiento de la carga en muelle.

Es válida la información de 1.2.2., excepto en la que se refiere a la propiedad del muelle y el pago correspondiente por su utilización.-

1.3.3. Acceso y salida del sector del muelle y calles laterales.

El acceso y salida del sector del muelle es más claro que el muelle E de la F.I.C., pues el espigon esta desprovisto de galpones y depositos, desembocando directamente a la calle perimetral costera (Ross Road) y a PHILOMEL Street, calle esta que lleva a DAVIS Street, que es la salida de la ciudad hacia HOOKER'S Point.-

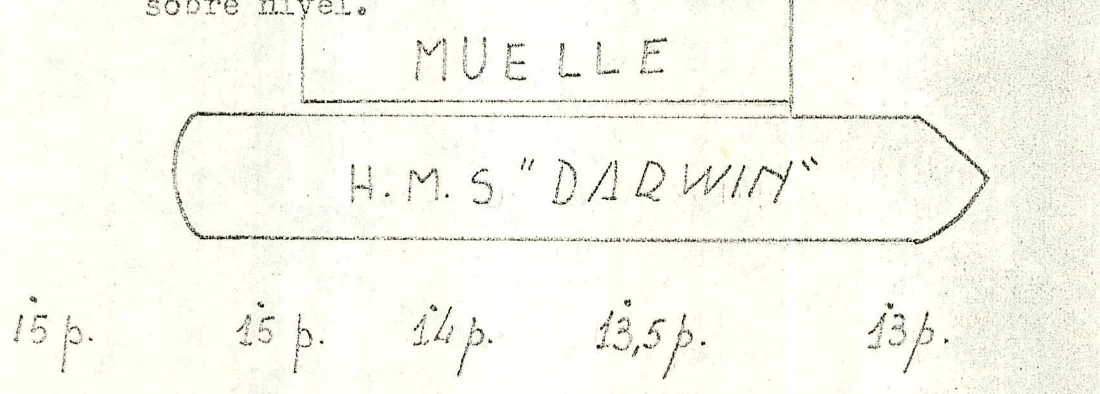
1.3.4. Profundidad, onda, corriente:

La información obtenida del Superintendente del Puerto, Sr. HENRY LUXTON, corresponde a una carta de sondajes levantada por el H.M.S. "PROTECTOR" en 1968, referida al limite inferior de la media de bajamares, dando 10 pies junto al muelle 12 pies a una manga (aprox. 16 mts.) hacia afuera.-

DIVISION ... LA PLATA ...
Carpeta Nº 11-2-1
Orejeta Nº 1
Fecha ... 72

El Capitán del "DARWIN", Sr. KEN ARCHIBALD me informó que en bajamar el muelle tiene 13 pies y que dado que el fondo es muy blando los buques pueden asentar sin ningun riesgo.-

El día 17 de Enero, fecha en que se producía la mínima bajamar de mi período de estadía en el puerto, salí en una lancha a sondar la zona de los muelles obteniendo los valores que se indican en el grafico, para la hora de bajamar, que daba 0,24 mts sobre nivel.



DIVISIÓN ... LA ... Carpeta Nº ... Orejeta Nº ... Fecha ... 72

Se utilizó sonda a mano, con escandallo para recoger muestra de fondo, sacándose siempre fango.-

Durante la permanencia del A.R.A. "FORTUNA" en PUERTO STANLEY, que estuvo amarrado en este muelle hice sondar con el equipo acustico del buque, dando en bajamar hasta 1 pie bajo quilla, lo que sumado a sus 9 pies de calado, da 10 pies de profundidad junto al muelle.-

Me informó el Capitán del "DARWIN" que en esta Campaña Antartica (1971-1972) amarró a este muelle el Rompehielos H.M.S. "BRANDFIELD" calado 17 pies y que asentó sin inconvenientes en el fondo.-

No hay onda, aún con las condiciones meteorológicas mas desfavorables, ni existen corrientes que afecten el atraque o estadía de los buques a muelle.-

1.3.5. <u>Clase de fondo. obstrucciones. gradiente:</u>

El fondo es blando, constituído por fango y arena en las adyacencias y zona circundante del muelle. No hay obstrucciones y el gradiente, como en el muelle E. de la F.I.C. es del orden del 10%.-

1.3.6. <u>Gráfico del muelle:</u>

incorporado como Anexo 4 del informe.-

1.3.7. <u>Fotografías:</u>

Incorporadas como Anexo 5 del informe.-

1.3.8. <u>Plano de la ciudad y zona de muelle:</u>

Plano D.O.S. Nº 153/ED. 1966, PUERTO STANLEY, publicado por el Directorate of Overseas Survey, incorporado como Anexo 3 del informe.-

1.3.9. <u>Cartas y Cuarterones:</u>

- Carta Argentina H453 y Cuarterón incluído en la misma.-
- Carta Británica Nº 1614.
- No hay cartas náuticas que muestren los muelles en detalle. La mayor definicion está en el plano D.O.S. Nº 153 citado en 1.3.8.-

<u>OPERABLE CON LIMITACIONES PARA CARGA Y DESCARGA</u>

1.4. <u>Muelle W de la F.I.C.</u>

Está casi destruido y su aspecto general es muy deficiente. Quedan en pie solo algunas estructuras que forman un espigon en cuyo extremo hay amarrado y varado un viejo barco con aspecto muy deficiente también. No se lo utiliza actualmente y hace muchos años que está abandonado.

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 20
Foja Nº 8

EN el galpón que fuera su depósito en tierra funciona ahora la planta experimental de la ALGINATE INDUSTRIES LIMITED en predio que es propiedad de la F.I.C.-

Las fotografías incorporadas como anexo 6 del informe muestran los aspectos mencionados.-

NO OPERABLE CON CARGA

1.5. Muelle de la Gobernación:

Es el muelle oficial para el amarre de los buques del Gobierno de las Islas, es de reducido tamaño y el espigon que es muy angosto, sólo permite la circulacion en un solo sentido de vehiculos tipo LAN-ROVER.

1.5.1. Estructura:

La cabecera, donde se efectúa el amarre es de madera, estando ocupada la mitad de su superficie por un galpon donde funciona una estacion de radiocomunicaciones (con aviones y buques), dos oficinas del Gobierno y un depósito. Tiene 40 metros de largo para el amarre pero solo la mitad para operar con carga. Durante mi permanencia estuvo amarrado el H.M.S. "FORREST", barco carguero de reducidas dimenciones (similar a un pesquero de altura) que es el que hace el cabotaje entre los establecimientos laneros de las Islas para el movimiento de personas y cargas menores. Se desconoce la resistencia de este sector de muelle, dado que fué construído para otros fines que los de carga. Se lo utiliza para el movimmiento de pasajeros oficiales o barcos o aviones que arriben al puerto y que permanecen al ancla.

DIVISION DATOS PARA LA PLANIFICACION
Carpeta Nº 11-3-1
Orejeta Nº 1
Fecha 72

El espigón que une la cabecera a la costa es de cemento muy bien consolidado y fuerte, pero es muy angosto y no admite la circulacion de camiones o maquinarias. El equipo que forma la carga requerida por la FUERZA AEREA ARGENTINA no puede desembarcarse en este muelle.

1.5.2. Facilidades para el movimiento de carga en muelle.

El muelle no tiene grúas fijas ni permite el acceso de las moviles disponibles por lo ya expresado. Lo referente a vehiculos y estibadores es del mismo tenor que lo mencionado en 1.2.1. En las Fotografías agregadas como Anexo 7 se observan en la cabecera cajones grandes. Estos se encuentran vacios y fueron llevados a ese lugar con un LAND-ROVER remolcando un acoplado y desembarcados a muelle con la pluma del H.M.D. "FORREST".-

En general el espacio es muy reducido y su operacion en la descarga supone una serie de complicaciones que comprometen seriamente su ejecucion.

1.5.3. Acceso y salida del Sector del muelle y calles laterales.

///....

El acceso y salida es claro pues el muelle desemboca en un terreno, entre galpones de oficinas del gobierno, que sale a la calle perimetral costera Ross Road, la que conduce a PHILONEL o DEAN Street, que llevan hasta DAVIS Street que es la que conduce hacia el E, hasta HOOKER'S Point.-

1.5.4. Profundidades. onda. corrientes:

La carta de sondajes levantada por el H.M.S. "PROTECTOR" en 1968 indica 11 pies para este muelle, dato que no fué posible corrobarar ya que el Capitan del "DARWIN" desconoce con seguridad ese lugar que, por otra parte, me parecio inoportuno sondar con una embarcacion frente al muelle del Gobierno. De todas maneras estimo que el valor merece ser considerado aceptable por la fuente que lo produce.

No hay onda ni corriente que afecten el atraque o estadia de buques menores a muelle.

1.5.5. Clase de fondo. obstrucciones. gradientes:

El fondo, al igual que el resto de la bahía es de fango y arena y no presenta obstrucciones. El gradiente, segun el Superintendente del Puerto es tambien, del 10% aproximadamente.-

1.5.6. Gráfico del muelle:

No se efectuó por la misma causa que no se correboraron los sondajes del punto 1.5.4.-

1.5.7. Fotografías:

Incorporadas como Anexo 7 del informe.-

1.5.8. Plano de la ciudad y zona de muelles:

Plano D.O.S. Nº 153 Edición 1966, PUERTO STANLEY publuicado por el Directorate ofOversea Survey, Incorporado como Anexo 3.-

1.5.9. Cartas y Cuarterones:

- CArta Argentina H453 y cuarterón incluído en la misma.-
- Carta Británica Nº 1614.-
- No hay cartas nauticas que muestren los muelles en detalle. La mayor definicion está en el plano D.O.S. citado en 1.5.8.-

OPERABLE CON MUCHAS LIMITACIONES PARA CARGA Y DESCARGA.

1.6. Muelle sin identificación:

DIVISION DATOS PARA LA PLANIFICACION
Carpeta Nº 8-3-1
Carpeta Nº 1
Fecha 12/11/...

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO. Nº 22
O.A.

FOJA Nº 16

DIVISION DATOS PARA LA PLANIFICACION
Carpeta Nº 4-D-1
Orden Nº 1
Fecha 72

Se encuentra ubicado al W del muelle del Gobierno, en proximidades de la casa del Secretario Colonial. Es de construcción simple y esta semihundido en su parte central, amarrado y varado en su extremo tiene un viejo ponton. Es de madera, y su estado general es deficiente, no siendo utilizado para ningun servicio pues su estructuraamenaza derrumbarse.

NO OPERABLE EN CARGA.

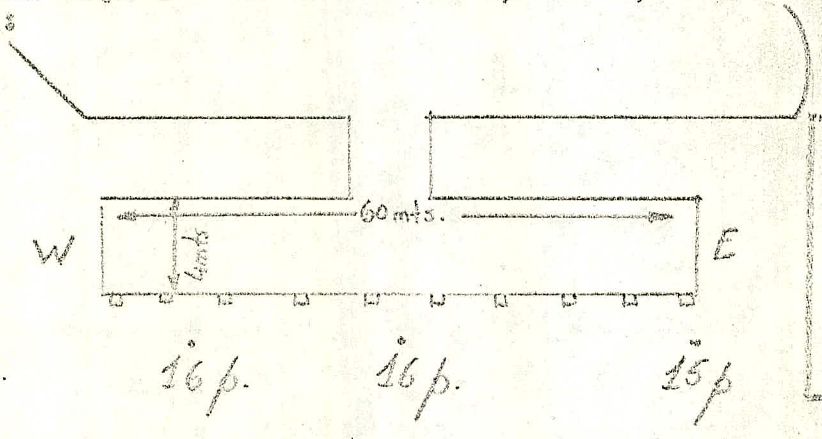
En la margen Norte de la bahía se en cuentra el:

1.7. Muelle militar y de combustible:

Es el utilizado por los buques de la Royal Navy en el apostadero. Su estructura de 60 mts. de largo y 4 mts. de ancho es de cemento y piedra, muy fuerte con 11 pilotes externos verticales de madera para defensa. Tiene tomas de combustible y fuertes bitas en su superficie.
Está unido a tierra por una pasarela que, por su tamaño, no permite el desplasamiento de carga. No posee guinches ni grúas y su ubicacion es excentrica respecto de PUERTO STANLEY pues se encuentra en la margen Norte de la bahía. EL camino que conduce a este muelle es casi una huella en regulares condiciones de uso. Posee dos espigones de excelente construccion que forman una amplia y protegida darsena hacia el E, con el embarcadero en muy buenas condiciones.-

Las fotografias incorporadas como Anexo Nº 8 del informe, muestran los aspectos mencionados.-

En oportunidad de salir a sondar con una embarcación, aproveche para obtener la profundidad de este muelle, que en la bajamar del 17 de Enero, con 0,24 m. sobre nivel dió:



El escandallo extrajo fango del fondo, al igual que ocurrio en la margen sur de la bahía.-

Cerca del desembarcadero hay depósitos y en lado N de la darsena tiene un muelle de madera, en regulares condiciones, con aspecto de abandono, lo que muestra que no es usado desde hace mucho tiempo. En este muelle hay una vieja grúa de la que no indague por el carácter militar del lugar.-

NO OPERABLE CON CARGA

2. DE LAS PLAYAS

///....

Ante la eventualidad de tener que operar con buques tipo desembarco, varando en playas, efectué un reconocimiento por agua de la parte interior de la bahía en la zona que me recomendara el Sr. E. SOLIS, Capitan del H.M.S. "FORREST" y que es la correspondiente a Caleta Huesos de Ballena (Carta Argentina H453), lugar que se utilizara hace mucho tiempo para varar veleros y carenarlos en seco.-

En el sector más indicado hay un velero de casco de hierro y 3 palos que está varado en forma casi paralela a la playa y a unos 300 mts. de la misma. En sus proximidades sondamos 9 pies de profundidad, en franca disminucion hacia la costa, lo que indicaría una acentuada pendiente, que no pudo comprobarse, por estar la zona completamente cubierta de algas.-

La playa en sí no es de suave gradiente sino más bien pronunciado y la arena se encuentra cubierta por piedra chata, pareja, similar a tejas rotas. Estas piedras, ante la presion del pie se hunden en el piso blando de arena, ignorandose que resistencia tiene el suelo a la carga.

En proximidades del lugar y paralelo a la costa corre un camino que conduce a HOOKER'S Point, lugar donde de construirá la pista de aterrizaje de la FUERZA AEREA ARGENTINA.-

Las caracteristicas de la playa, con piedras que en algunas circunstanciaspueden llegar a averiar a un buque de desembarco, la existencia de mucho cachiyuyo, el desconocimiento de la existencia de obstaculos y la carencia de un levantamiento hidrogeologico del lugar que indique claramente el gradiente, lo que permitiría determinar a que distancia quedara el buque de la costa seca para el desembarco de la carga hacen que se descarte la posibilidad de encarar la tarea de descarga usando este procedimiento.-

Para el caso eventual de una operación militar en la que hay otros parametros que considerar sería posible abordar esta playa siempre que previamente como minimo, se explorara la zona con una embarcacion menor que verificara la secuencia de sondajes hacia la costa, controlando la no existencia de obstrucciones o bancos en el trayecto de varado.-

En las fotografías incorporadas como Anexo 9 se pueden apreciar algunos de los aspectos indicados.-

<u>NO OPERABLES PARA LA CARGA</u>

3. <u>DE LAS EMBARCACIONES</u>

3.1. <u>Chatas:</u>

Hay 4 chatas de 10 Tons. de capacidad de carga cada una, que pertenecen a la FIC. y que habitualmente utilizaba el H.M.S. "DARWIN" en sus viajes de cabotaje por los establecimientos de las Islas. De estas, 2 son metalicas y 2 de madera. De ser necesario, podrían utilizarse por un buque que desembarca su carga fondeado en la bahía para su traslado a muelle y allí esa carga podría desembarcarse, dentro de su capacidad, por las gruas moviles disponibles de 2 a 6 toneladas.-

El tamaño de las chatas permite trabajar con ellas ama-

///...

drinadas a la lancha o su remolque por largo.
En caso de la carga que motiva este informe llegado el caso, podría desembarcarse la carga de poco volumen y peso por chata (solo se considera la eventualidad de que no se le pudiera hacer por alguna causa en muelle) pero nunca las maquinarias y vehiculos pesados pues no tienen la capacidad necesaria ni hay en muelle una grua apta para su movimiento.-

Si bien puede pensarse que trabajando las chatas amadrinadas entre sí se podría llegar a solucionar el aspecto de su capacidad insuficiente aún aceptando el riesgo que esta maniobra significa, siempre existe la carencia en muelle de una grua adecuada.-

OPERABLE CON CARGA DE POCO VOLUMEN Y PESO.

3.2. Lanchas:

Hay buenas lanchas que podrían operar en la maniobra de descarga con chatas. Son fuertes y disponen de potencia para trabajar con seguridad.-

OPERABLE CON CARGA EN CHATA.

4. DE LA CARGA:

La FUERZA AEREA ARGENTINA ha formulado el requerimiento de transporte marítimo hasta PUERTO STANLEY de :

4.1. Material:

Aproximadamente 1.100 toneladas (2.200 m3) en materiales de pista, elementos accesorios, maquinas vehiculos y herramientas, segun se detalla a continuacion:

4.1.1. Primer Escalón (1º/VI/72):

	TON.	M3.
Una (1) Topadora liviana........	11	40
Una (1) Motoniveladora..........	13	60
Un (1) Camion grua..............	5	30
Cinco (5) Camiones livianos.....	25	350
Un (1) Rodillo metalico.........	4	7
Dos (2) Cargadoras frontales....	9,5	95
Dos (2) Land-rover o vehiculos-livianos........................	4	30
Tres (3) Casillas rodantes......	9	90
Un (1) Obrador..................	10	25
Un (1) Tractor..................	3,5	12
- Equipos portatiles............	10	20
- Equipos Personales............	3	15
- Combustible...................	200	200
- otros elementos...............	25	40
Una (1) Trituradora de piedra...	10	10

4.1.2. Segundo Escalón (15-IX-72):

580 pallets	724	1.161

4.1.3. Información general de la carga:

///...

4.1.3.1. Los bultos correspondientes al material de pista (pallets) y sus accesorios vienen adecuadamente preparados de fabrica para el transporte marítimo.-

4.1.3.2. Las máquinas, vehículos y herramientas son de modidas y formas conocidas, no ofreciendo dificultad de transporte en bodega o cubierta.-

4.1.3.3. No hay material que requiera especial cuidado en el transporte por tener caracteristicas particulares.-

4.1.3.4. El peso de las maquinarias más grandes hará necesario disponer en el buque transporte de pluma o grúa con capacidad de hasta 15 Tons.-

4.1.3.5. Los obradores y casillas rodantes se presentarán desarmados para facilitar su manipuleo.-

4.1.3.6. El transporte de combustible requerido no permite llevar pasaje simultaneamente, por estar prohibido por Ordenanza Marítima.-

4.2. Personal:

Aproximadamente 30 hombres entre Personal Superior, Personal Civil jerarquizado y operarios segun se detalla:

Un (1) Oficial Jefe.
Un (1) Ingeniero (Categoria Personal Superior).
Cinco (5) Superiores.
Veinte (20) Operarios.

4.3. Víveres:

Reducido volumen de víveres congelados y enfriados para 30 días como mejora de rancho para personal mencionado en 4.2.-

5. DE LOS BUQUES:

El SERVICIO DE TRANSPORTES NAVALES dispone, para satisfacer este requerimiento, de los siguientes buques con pluma real o grúa de la capacidad mencionada precedentemente en 4.1.3.4.:

5.1. A.R.A. "BAHIA BUEN SUCESO": (Buque transporte mixto)

5.1.1. Completo de carga y aprovisionamiento cala 17 pies en proa y 20 pies en popa. Con 1.000 Tns. de carga calaría 14 y 17,5 aproximadamente. El calado en estas condiciones puede llevarse a 16 pies con asiento cero.

Paralelamente dispone de muy buena capacidad frigorífica para satisfacer la necesidad de transporte de víveres congelados y enfriados. Ademas cuenta con 60 plazas para pasajeros entre comodidades de 1ra, y 2da. Clase, y la posibilidad de armar camas en los entrepuentes de bodegas donde cuenta con los correspondientes baños para alojamientos de tropa

///...

Letra
ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 26
C. O. A. C.
HOJA Nº 147

y/o personal civil no jerarquizado.-

Los servicios de cámara son completos y el plantel se actualiza automaticamente acorde con el numero de pasajesros que viaja a bordo.-

Para lograr buena maniobra debe tener por lo menos 2 pies de asiento, los que podrian lograrse en la condicion de 1.000 Tns., haciendo uso adecuado de los tanques de agua y llevando el calado a un valor de 15 y 16,5 pies en proa y popa respectivamente.-

5.2. A.R.A. "CABO SAN GONZALO" (B.D.T. modificado).

Completo de carga y aprovisionamiento cala 13 pies en proa y 17,5 pies en popa. Con 1.000 Tns. de carga calaría 11 y 14,5 aproximadamente, con el agua de lastre completa. Con esa misma carga y la mitad del agua de lastre 10 pies en proa y 13,5 pies en popa.

Transportando 1.500 Tns. y completo de agua de lastre el calado iria a 12,5 pies en proa y 16 pies en popa, disminuyendo a 10 y 14 pies si se achica totalmente el agua de lastre.-

Como puede notarse esta clase de buque tiene mucha facilidad para variar su calado y asiento en virtud de la disponibilidad de numerosos tanques y doblefondos, lo que significa una excelente cualidad para esta operacion.-

Dispone de escasa capacidad de transporte de personas, debiendolas alojar en camarotes de Oficiales, libres, los que con la plana Mayor actual (al 25-1-72) son:

1 camarote de Oficial, interno, de 1 cama.
1 camarote de Oficial, interno, de 2 camas.
1 camarote de Oficial, externo de 1 cama.

Por otra parte tiene la posibilidad de armado de cama en los bolsillos laterales de bodega donde cuenta con los correspondiente baños, para personal de tropa y/o civil no jerarquizado.-

Para la eventualidad de transporte de personal a bordo es necesario, por el reducido personal de servicio de que dispone, reforzarlo con 1 mozo de camara y 1/2 Ayudantes de cocina.-

La frigorífica tiene la capacidad necesaria para los consumos propios, aunque de los calculos efectuados a bordo puede disponerse, para un viaje de 30 días de duracion:

- Cámara de carnes: Hasta 500 Kg. libres.
- Cámara de verduras y Frutas: Hasta 100 Kg. libres.
- Cámara de lacteos y fiambres: Hasta 50 Kg. libres.

6. DE LA MANIOBRA EN PUERTO STANLEY.

6.1. Acceso:

La entrada a la bahía de PUERTO STANLEY es clara a través de Punta de la Armada y Punta Ingeniero, las que dan buen eco radar y tienen en servicio las balizas luminosas.-

///....

Sobre la costa sur se encuentra emplazada la enfilación de balizas ciegas según se ve en las fotografías incorporadas como Anexo 10. Verificadas en su emplazamiento, ambas se encuentran en buen estado y tienen las siguientes características:

- Anterior: Poste con triángulo pintado de rojo y vértice hacia arriba.-

- Posterior: Poste con triángulo pintado de negro y vértice hacia abajo.-

Manteniendo la enfilación o navegando el centro de la boca (visual o radar) se encuentra siempre agua, la que nunca da menos de 13 metros de profundidad.-

No hay onda en la boca ni corrientes que afecten el gobierno. Debe sí tomarse resguardo de los fuertes vientos que soplan en el lugar y que si bien soplan de todos los sectores, siempre se afirman en el 3er. y 4to. cuadrante. Para ello es conveniente atravesar la boca con buena arrancada para evitar el abatimiento.-

6.2. Hacia los muelles:

Una vez atravesada la boca se debe caer a estribor poniendo proa al monte Sur de las "TWO SISTERS", los que se muestran en foto 31 del Anexo nº 10. Debe mantenerse ese rumbo hasta llegar a la altura de los tanques de combustible de la costa norte, cayendo entonces hacia los muelles para la aproximacion y atraque. La velocidad y arrancada del buque deberan regularse de acuerdo al sector y fuerza del viento.

6.3. Aproximación y atraque:

6.3.1. Al muelle E de la F.I.C.

Este muelle puede identificarse bien al entrar pues a su izquierda se destaca claramente el edificio de la Administracion de la F.I.C. de paredes blancas y techo de chapas negras a dos aguas, segun puede verse en detalle en foto 5 de Anexo Nº 2 y panoramicamente en foto 32 y 33 del Anexo Nº 10.-

La aproximación, luego de caer a babor al llegar a los tanques mencionados, debe hacerse colocando la proa entre el muelle E de la F.I.C. y el muelle Público, navegando con suave arrancada y rumbo aproximado al 185. Estos muelles se distinguen en su posición relativa en las fotos 33 y 34 del Anexo Nº 10 y en el Plano del puerto de Anexo Nº 3. En las fotografías los buques "DARWIN" y AES en andana, estan amarrados en el muelle E de la F.I.C.- Con ese arrumbamiento, al llegar a tener enfilada la cupula de la Iglesia Católica, con el viejo ponton varado en el extremo del espigón del muelle W de la F.I.C. se debe fondear con el ancla de Estribor. La Iglesia de paredes blancas y techo rojo a 2 aguas puede verse en primer plano de foto 21 de Anexo Nº 7 tomada desde el W y el ponton en foto 33 de Anexo Nº 10.-

En foto 32 de Anexo Nº 10 donde se observa panorami-

///....

camente la zona de muelles, tomada desde el NE, se ven ambos puntos de referencia.

Además, la enfilación se ha marcado en el plano de puerto de Anexo Nº 3.-

No debe confundirse esta iglesia con la Catedral Anglicana de mayor tamaño y altura, construida en piedra y ladrillos, que se encuentra en proximidades del muelle W de la F.I.C., mas al E de la Catolica.

DIVISION DATOS LA PLANIFICACI
Carpeta Nº F-2-1
Tarjeta Nº 1
Fecha 72

Continuando con suave arrancada y adecuando la salida de cadena, virar el buque al W en proximidades del muelle usando de las maquinas con mesura para evitar el fuerte raleo de la popa, cosa corriente si el viento, como es habitual, esta afirmando en el W.-

En caso necesario pueden usarse remolcadores, que son de escasa potencia pero que pueden cooperar en la manhobra.-

No hay obligación de usar práctico pero en caso necesario, me informó el Superintendente del Puerto podrían obtenerse los servicios de algun marino experimentado del lugar para cooperar en la maniobra. Estimo que ello no es necesario por las condiciones del puerto.-

Una vez atracado debe amarrarse bien el buque pues si bien no hay onda ni corriente que lo afecten, los vientos son muy fuertes, sorpresivos y cambiantes.-

6.3.2. Al muelle Público:

La maniobra es igual a la anterior, salvo que, luego de caer al sur a la altura de los tanques de combustible, la proa debe ponerse al W del muelle hacia una tubería que, desde la costa se interna en el agua. Se la puede ver en fotos 36 y 37 de Anexo nº 10.-

6.4. Caso de fuertes vientos:

En caso de que al arribar se soporten fuertes vientos, es recomendable fondear en PUERTO GROUSSAC o dentro de la bahia de PUERTO STANLEY en los lugares que indica la carta. En general es clasico de que el viento sople durante el día y que amaine hacia la noche, período este que se extiende desde 19.00 hasta 06.00 horas.-

7. CONCLUCIONES:

7.1. Las profundidades y dimensiones del acceso y de la bahía de PUERTO STANLEY permiten navegar y maniobrar sin mayores restricciones a buques de hasta 20 pies de calado.-

7.2. De los muelles, el más adecuado para operar con carga es el Este de la FALKLAND ISLAND COMPANY, pudiendose en caso inevitable necesidad, utilizar el muelle Publico con restricciones.-

///...

7.3. En ambos, por desconocerse su resistencia, se deberán usar en el sector de madera chapas o elementos similares que distribuyan el peso de la maquinaria pesada.-

7.4. Al ser el muelle E. de la F.I.C. una facilidad portuaria privada, deben efectuarse lo antes posible ante quien corresponda, las gestiones para obtener su libre utilizacion.-

7.5. Asimismo, antes de la llegada del buque al puerto es necesario se realicen las tramitaciones de estibadores, maquinarias y carga, de las que habitualmente se ocupan las Agencias Marítimas.-

7.6. El movimiento de salida de la carga desde los muelles hacia las calles de evacuacion es claro y no presentará inconvenientes.-

7.7. El desplazamiento de la carga desde la ciudad hasta HOOKER'S POINT no tendrá dificultades.-

7.8. El muelle E. de la F.I.C. admite operar a muelle sin tocar fondo, con buques de hasta 15 pies de calado. De entrar con mayor calado usando la marea, el buque puede asentar sin riesgo en bajamar.-

7.9. El muelle Público admite operar a muelle, sin tocar fondo con buques de hasta 10 pies de calado. de entrar con mayor calado usando la marea, el buque puede asentar sin riesgo en bajamar.-

7.10. En ningún muelle hay obstrucciones, onda o corriente que afecten la estadía o maniobra de buques.-

7.11. En todos los muelles el fondo es muy blando, compuesto de fango y arena.-

7.12. Es necesario amarrar bien a muelle a causa de los fuertes vientos, que son sorpresivos y cambiantes.-

7.13. La cartografía y referencias disponibles son de confianza como para operar el puerto con seguridad.-

7.14. No son operables con carga los muelles de: Cuarentena, Gobierno (solo carga de tamaño reducido), Sin Nombre y de Combustible.-

7.15. Las playas no son operables con carga por falta de la información necesaria respecto de ellas.-

7.16. Las chatas de carga disponibles en el puerto son de reducida capacidad para el transporte de la maquinaria.-

7.17. La maquinaria y pista a transportar no ofrecen dificultad para el embarque y traslado en buques.-

7.18. La carencia de grúas de potencia suficiente en muelle impedirá, de disponerse de chatas de mayor capacidad, el desembarco de la maquinaria.-

7.19. No hay impedimiento para operar con carga en el muelle E.

///...

de la F.I.C. usando las plumas o grúas de a bordo. La operacion a muelle es la mas indicada y segura para este caso.-

7.20. Pese a que no pudo llevarse pasaje si hay carga de combustible a bordo , dada la duracion del viaje y la condicion de los hombres, puede admitirse tal situacion, para evitar la necesidad de hacer un viaje especial para el traslado de 200 tambores de gas oil, a menos que razones políticas aconsejen hacerlo de esa forma.-

7.21. El A.R.A. "CABO SANGONZALO", pese a sus limitaciones de transporte de pasaje y víveres es el mas adecuado para la operacion por sus menor calado, su capacidad para variarlo y su estructura preparada para varar.-

7.22. El A.R.A. "BAHIA BUEN SUCESO" podría efectuar el traslado si se lo carga en forma reducida o si se combinan las escalas de descarga, de modo de darle resguardo en el calado o si se admite que toque fondo en bajamar, cosa que ocurriría todo a lo largo de su casco sobre fondo blando, presumiblemente sin consecuencia para su estructura. Tiene mas representatividad y mejores cualidades para el transporte de personas y víveres.-

ESTADO MAYOR ... FOLIO 31

///7.23. El buque que se seleccione para el traslado debe hacer el viaje en buenas condiciones de presentación exterior por razones de imagen ante una población que está ansiosa por ver lo que podemos ofrecerle.

7.24. El Capitán y la tripulación deben ser instruídos para que actúen con mesura y cordialidad ya que la gente, que desea conocernos mejor, está siempre atenta a nuestras actitudes.

7.25. Las maniobras de ingreso a la bahía, aproximación y atraque a muelle son claras y no ofrecen dificultad excepto en el caso de fuertes vientos.

F-21

8. FACTIBILIDAD DE LA OPERACION

Teniendo en cuenta la información disponible y las conclusiones formuladas, es mi opinión de que es FACTIBLE efectuar el transporte por vía marítima hasta PUERTO STANLEY del material correspondiente a la pista provisioria, maquinarias vehículos y elementos accesorios requerido por la FUERZA AEREA ARGENTINA.

OTRAS INFORMACIONES OBTENIDAS

Según el requerimiento de que un Andover opere desde la Patagonia, existe la esperanza que la Argentina construya un aerodromo provisorio en Punta Hookers.

El acceso a través de la bahía en STANLEY no parece plantear un problema insuperable; siempre que los marinos puedan enfrentar un viento promedio de 17 nudos, que alcanza a ser de 21-27 durante dos terceras partes de los días del año y donde una ligera brisa y cielo azul pueden cambiar a un viento con fuerza de temporal y visibilidad de unos pocos pies en unos 2 minutos.

En el Anexo D hay una copia de la carta del puerto. Se verá que hay largos tramos de agua con profundidades registradas de 4 brazas a MLWS (bajamar de sicigias medias). También hay partes del puerto donde las profundidades son de 5 brazas MLWS. Varios habitantes manifestaron que el petrolero RFA WAVE QUEEN (o Wave Chief) tuvo que descargar parte de su carga en barcazas antes de poder entrar a puerto y descargar directamente en los tanques del Depósito de Cobustibles Naval. El Crucero HMS Cumberland fondeó en el puerto durante la Segunda Guerra Mundial y el acorazado HMS Canopus fondeó en el puerto en la Primera Guerra Mundial.

Hay dos muelles principales en Stanley El menor es el público y se dice que tiene una capacidad de 3 to-

///

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA FOLIO No 32 C.O.M.A.

///neladas. El más grande pertenece a FIC.

El malecón en T de la FIC mide 160 pies por 50 pies. El extremo en T está construído de pilotes RC con cubierta de RC. A veces se han apilado varios cientos de toneladas de abastecimientos en el extremo en T. Una grúa de ruedas de 14 toneladas de capacidad (según la FIC) operó en el muelle durante años. Esta grúa cayó recientemente al agua y fué recuperada después de dos semanas por el HMS Darwin. No parece que fuera a funcionar otra vez. No hay otra grúa en Stanley.

Hay dos medios de acceso al extremo en T desde el muelle. Uno es a través de un malecón sobre pilotes RC, recubierto de madera, de 12 pies de ancho y el otro es a través de un almacén sobre pilotes RC, recubiertos de RC (puertas de entrada 10 pies de ancho por 10 pies de alto) y desde allí sobre un corto malecón sobre pilotes RC, recubierto de madera.

Se considera que el almacén puede contener 750 Tn de carga. La máxima carga registrada que haya cruzado desde el extremo en T a la costa sobre el malecón sobre pilotes RC de madera es un equipo radar de 15 toneladas.

El Sr. Joe Clifton, Capataz del muelle de la FIC, manifestó sobre el tema de profundidad del agua en el extremo en T lo siguiente:

a. "Hay de 15 a 16 pies durante bajamar muerta"(o de cuadratura)"

b. "Hay una amplitud de 4 pies 8 pulgadas en época de mareas muertas (y 6 pies en las vivas) y como el fondo es de lodo un buque con calado de 19 pies siempre puede amarrarse con seguridad al extremo en T".

Una carta que ilustra los sondajes alrededor de ambos muelles muestra que hay una profundidad de unas 2 brazas frente al extremo en T. Esto presumiblemente se encuentra en MLWS. La carta está incluída en el Anexo H.

La FIC cobra 50 libras por día para buques de crucero que amarran en su malecón.

Equipos de fábrica muy pesados tales como tractores de oruga, tendrán que ser desembarcados en la playa desde un LSL (buque de desembarco). Se está efectuando un estudio de este problema a cargo del Capitán de Navío Nicholas ROT, que está agregado actualmente a la Unidad Hovercraft Royal Navy. Se cree que una Mexeflote podría transportar el material hasta la costa. Se está considerando la posibilidad de formar un puente Mexeflote hasta la costa, pero no se espera que sea un plan factible. También se están estudiando las posibles complicaciones de Mexeflote con las algas que abundan en la bahía.

///

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 33

111 Desde el remolcador Lively, se investigaron posibles playas de desembarco para una balsa (chata). El consejo y observaciones locales sobre el sitio tienden a demostrar que una playa apropiada se encuentra en la entrada de The Canache, en el lado sur, a alrededor de 100-200 yardas al oeste del antiguo malecón, ver Anexo E. El Lively tiene 9 pies de calado y se acercó a unos 40 pies de la playa en bajamar. La playa se encuentra a solo unos cientos de yardas del camino rocoso que va desde Stanley hasta el norte de The Canache. La playa misma es rocosa, pero hay suficientes áreas libres de afloramientos rocosos y piedras angulares. Esta Playa está más protegida que Whalebone Cove. Ver Anexo V.

Se sugirió la bahía Yorke como un sitio de desembarco alternativo apropiado para balsas. Las barcazas se utilizaron allí para cargar arena. La anteplaya arenosa y la profundidad de los accesos son buenos y está cerca del lugar de instalación. Posiblemente se podría utilizar, especialmente si la LSL se fondeara en la rada exterior, Puerto William. El acceso a la playa está más expuesto que la entrada a The Canache, sin embargo, y una mexeflote cargada con un D8 no se considera como embarcación excepcionalmente marinera para el Atlántico Sur.

Si se va a proveer un buque como alojamiento, la FIC está preparada para construir un pequeño malecón al cual desembarcarán los grupos de trabajo. El costo sería de 1.300 libras. La ubicación estaría al norte de la entra de The Canache, aproximadamente opuesto al malecón en desuso construído durante la Primer Guerra Mundial. El nuevo muelle o espigón tendría 4 pies 6 pulgadas de ancho, 70 pies de largo, un extremo en T de 9 pies y una profundidad mínima de agua de 6 pies. Permitiría que una lancha pequeña o remolcador desembarque personal cerca del aerodromo.

El acceso desde Stanley hasta Cabo Pembroke por tierra no es difícil. Desde el extremo este del camino de concreto, (calle Davies, en Stanley), hasta el pie de la colina sur Canapus hay un camino de 5.544 yardas de largo, de una sola mano, de cantos rodados y grava. El camino requiere cierto mantenimiento ahora y requerirá mucho más durante la construcción del aeródromo. Desde el final de este camino hasta el lugar del aeródromo hay media milla y tendrán que construirse varios caminos en esta área. Uno de éstos finalmente será la continuación del camino principal desde Stanley hasta el aeródromo.

Puede ser necesario hasta un máximo de 10 millas de camino provisorio. Este en general será de cantos rodados y desde la playa hasta el lugar de la planta de trituración y cribado. Esta planta se construirá a lo largo de la colina Canopus, probablemente hacia el sur del centro del aeródromo.

Si se tuviera que traer roca desde Elim Cove donde hay abundancia de ellas, habría un compromiso de mantenimiento para las dos millas extra de camino, que es también de una sola mano y construído de cantos rodados y ripio.-

EXTRACTO DEL INFORME DEL TENIENTE CORONEL WHEATLEY MBE RE

FOJAS 17 APORTES

ACCESO

El acceso ha sido considerado en parte bajo el aspecto del transporte.-

DIVISION DATOS PARA LA PLANIFICACION
Carpeta Nº 4-3-1 / 4 / 72

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ... FOLIO Nº 34

Según el requerimiento de que un Andover opere desde la Patagonia, existe la esperanza que la Argentina construya un aerodromo provisorio en Punta Hookers.

El acceso a través de la bahía en Stanley no parece plantear un problema insuperable; siempre que los marinos puedan enfrentar un viento promedio de 17 nudos, que alcanza a ser de 21-27 nudos durante dos terceras partes de los días del año y donde una ligera brisa y cielo azul pueden cambiar a un viento con fuerza de temporal y visibilidad de unos pocos pies en unos 2 minutos. (1)

En el Anexo D hay una copia de la carta del puerto. Se verá que hay largos tramos de agua con profundidades registradas de 4 brazas a MLWS (Bajamar de sicigias medias). Tambien hay partes del puerto donde las profundidades son de 5 brazas MLWS. Varios habitantes manifestaron que el petrolero RFA WAVE QUEEN (o Wave Chief) tuvo que descargar parte de su carga en barcazas antes de poder entrar a puerto y descargar directamente en los tanques del Depósito de Combustibles Naval. El Crucero HMS Cumberland fondeó en el puerto durante la Segunda Guerra Mundial y el acorazado HMS Canopus fondeó en el puerto en La Primera Guerra Mundial. (2)

Hay dos muelles principales en Stanley. El menor es el público y se dice que tiene una capacidad de 3 toneladas. El más grande pertenece a FIC. (3)

El malecon en T de la FIC mide 160 pies por 50 pies. El extremo en T está construído de pilotes RC con cubierta de RC. A veces se han apilado varios cientos de toneladas de (4)

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO No 35
C.O.A.C.

abastecimientos en el extremo en T. Una grúa de ruedas de 14 toneladas de capacidad (según la FIC) operó en el muelle durante años. Esta grúa cayó recientemente al agua y fué recuperada después de 2 semanas por el H.M.S. Darwin. No parece que fuera a funcionar otra vez. No hay otra grúa en Stanley.

Hay dos medios de acceso al extremo en T desde el muelle. Uno es a través de un malecón sobre pilotes RC, recubierto de madera, de 12 pies de ancho y el otro es a través de un almacén sobre pilotes RC, recubiertos de RC (puertas de entrada 10 pies de ancho por 10 pies de alto) y desde allí sobre un corto malecón sobre pilotes RC, recubierto de madera. (5)

Se considera que el almacén puede contener 750 toneladas de carga. La máxima carga registrada que haya cruzado desde el extremo en T a la costa sobre el malecón sobre pilotes RC de madera es un equipo radar de 15 toneladas. (6)

El Sr. Joe Clifton, Capataz del muelle de la FIC, manifestó sobre el tema de profundidad del agua en el extremo en T lo siguiente :

a. "Hay de 15 a 16 pies durante bajamar muerta" (o de cuadratura) (7)
b. "Hay una amplitud de 4 pies 8 pulgadas en época de mareas muertas (y 6 pies en las vivas) y como el fondo es de lodo un buque con calado de 19 pies siempre puede amarrarse con seguridad al extremo en T".-

Una carta que ilustra los sondajes alrededor de ambos muelles muestra que hay una profundidad de unas 2 brazas frente al extremo en T. Esto presumiblemente se encuentra en MLWS. La carta está incluída en el Anexo E. (8)

La FIC cobra 50 libras por día para buques de crucero que amarran en su malecón.

DIVISION DATOS PARA LA PLANIFICACION
Carpeta 4-3-31
Orden Nº 4
Fecha 7/72

Equipos de fabrica muy pesados tales como (9)

FOLIO 164
ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 34 C.O.A.C.

tractores de oruga, tendrán que ser desembarcados en la playa desde un LSL (buque de desembarco). Se esta efectuando un estudio de este problema a cargo del Capitán de Navío D. Nicholas RCT, que está agregado actualmente a la Unidad Hovercraft Royal Navy. Se cree que una Mexeflote podría transportar el material hasta la costa. Se está considerando la posibilidad de formar un puente Mexeflote hasta la costa, pero no se espera que sea un plan factible. Tambien se están estudiando las posibles complicaciones de Mexeflote con las algas que abundan en la bahía.-

Desde el remolcador Lively se investigaron posibles playas de desembarco para una balsa (chata). El consejo y observaciones locales sobre el sitio tienden a demostrar que una playa apropiada se encuentra en la entrada de The Canache, en el lado sur, a alrededor de 100-200 yardas al oeste del antiguo malecón, ver Anexo E. El Lively tiene 9 pies de calado y se acercó a unos 40 pies de la playa en bajamar. La playa se encuentra a solo unos cientos de yardas del camino rocoso que va desde Stanley hasta el norte de The Canache. La playa misma es rocosa, pero hay suficientes áreas libres de afloramientos rocosos y piedras angulares. Esta playa está más protegida que Whalebone Cove. Ver anexo V. (10)

Se sugirió la bahía Yorke como un sitio de desembarco alternativo apropiado para balsas. Las barcazas se utilizaron allí para cargar arena. La anteplaya arenosa y la profundidad de los accesos son buenos y está cerca del lugar de instalación. Posiblemente se podría utilizar, especialmente si la LSL se fondeara en la rada exterior, Puerto William. El acceso a la playa está más expuesto que la entrada a The Canache, sin embargo, y una Mexeflote cargada con un D8 no se considera como embarcación excepcionalmente marinera para el Atlántico Sur. (11)

Si se va a provees un buque como alo-

90

ESTADO MAYOR GRAL. DE LA ARMADA FOLIO Nº 37 C.O.A.C.

jamiento, la FIC está preparada para construir un pequeño malecón al cual desembarcarán los grupos de trabajo. El costo sería de 1.300 libras. La ubicación estaría al norte de la entrada de The Canache, aproximadamente opuesto al malecón en desuso construído durante la Primer Guerra Mundial. El nuevo muelle o espigón tendría 4 pies 6 pulgadas de ancho, 70 pies de largo, un extremo en T de 9 pies y una profundidad mínima de agua de 6 pies. Permitiría que una lancha pequeña o remolcador desembarque personal cerca del aerodromo."

El acceso desde Stanley hasta Cabo Pembroke por tierra no es difícil. Desde el extremo este del camino de concreto, (calle Davies, en Stanley), hasta el pie de la colina sur Canopus hay una camino de 5.544 yardas de largo, de una sola mano, de cantos rodados y grava. El camino requiere cierto mantenimiento ahora y requerirá mucho más durante la construcción del aeródromo. Desde el final de este camino hasta el lugar del aeródromo hay media milla y tendrán que construirse varios caminos en esta área. Uno de estos finalmente será la continuación del camino principal desde Stanley hasta el aeródromo. (12)

Puede ser necesario hasta un máximo de 10 millas de camino provisorio. Este en general será de cantos rodados y desde la playa hasta el lugar de la planta de trituración y cribado. Esta planta se construirá a lo largo de la Colina Canopus, probablemente hacia el sur del centro del aeródromo. (13)

Si se tuviera que traer roca desde Eliza Cove donde hay abundancia de ellas, habría un compromiso de mantenimiento para las 2 millas extra de camino, que es tambien de una sola mano y construído de cantos rodados y ripio.

DIVISION DATOS PARA LA PLANIFICACION
Carpeta Nº 4-3-1
Orejeta Nº 4
Fecha 72

CONFIDENCIAL

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 38
C.O.A.C.

FOLIO 21

ANALISIS DEL INFORME DEL TENIENTE CORONEL WHEATLEY

1.- Página 1 - 2do. párrafo: Es coincidente con el Informe que el suscripto produjera oportunamente.

2.- Página 1 - 3er. párrafo: La carta del puerto que se menciona como agregada en Anexo D no está incorporada en el ejemplar que se analiza pero, de cualquier manera, el dato de profundidades será o nó correcto dependiendo de la zona que el autor haya considerado, la que no menciona en detalle. Al respecto cabe consignar que, según los informes del Capitán del "DARWIN" Mr. KEN ARCHIBALD y del Capitán de Puerto Mr. [illegible], las profundidades indicadas en la Carta Inglesa correspondiente son correctas y confiables para navegar.
Respecto del Crucero HMS CUMBERLAND es preciso mencionar que el suscripto recogió, de un viejo poblador malvinense la versión de que la mencionada nave se encontraba amarrada en el muelle militar de Stanley al momento de producirse la Batalla del Río de la Plata. (como lo registra la historia). Al ser llamado urgentemente para participar en la acción, el crucero en su apresuramiento por zarpar varó sobre la costa W de la boca de acceso, donde demoró 6 horas en zafar por sus propios medios. Para llegar hasta allí antes maniobró libremente y sin dificultad en el espejo de agua de la bahía ya que se encontraba amarrado [illegible]

3.- Página [illegible] - [illegible] párrafo: Es correcto en forma general respecto de los muelles. No pudo corroborar el dato de capacidad por ignorar este valor como quedó dicho en el Informe del suscripto.

DIVISION DATOS PARA LA PLANIFICACION
Carpeta Nº 4-3-1
Objeto Nº 4
Fecha 72

///..

CONFIDENCIAL

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO No 39
59

4.- Página 1 - 5to. párrafo: Del extremo en T del muelle de la FIC la mitad exterior es de concreto, lo que hace aparecer como posible la información, aunque surge como un poco exagerado el valor de "varios cientos de toneladas" en ese espacio por si reducido, si se tiene en cuenta que la carga que recibe este puerto es de categoría "general" lo que significa mucho volumen en relación con su peso y que ese lugar del muelle es, además de amarradero, el espacio de maniobra para vehículos, tractores y chatas que sacan la carga de los buques.

La información de la caída y recuperación de la grúa es correcta pero es desactualizado lo referente a que no hay otra grua en Stanley ya que en el Informe Malvinas he detallado los equipos con que se contaba al mes de Enero del corriente año.

5.- Página 2 - 1er. párrafo: Como único acceso he visto utilizar el muelle propiamente dicho. Lo que se menciona en este párrafo es que en el muelle hay un galpón que tiene acceso desde su cabecera y salida a la playa de maniobra de la FIC. Ello permite que, al desembarcar la carga de los buques esta sea depositada en el depósito directamente y que para ser retirada por los consignatarios no sea necesario entrar al muelle sino que se entra directamente al galpón por la playa de maniobra. Que podría llegarse por allí también a la cabecera es indudable, pero no es un acceso normal.

DIVISION DATOS PARA LA PLANIFICACION
Carpeta N° 4-3-1
Cuerpo 4
Fecha 72

6.- Página 2 - 2do. párrafo:

El dato del peso del equipo radar era desconocido para el suscripto y es de valor para considerar la resistencia a la carga del muelle ya que, de ser correcto, no habría problemas para el traslado sobre este de los equipos de la Fuerza Aerea Argentina siempre que las condiciones de puntos de apoyo //..

CONFIDENCIAL

Carpeta Nº 4-3-1

Orejeta Nº 4

FOLIO Nº 40 — ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA

23

72

///..

haya sido similar a los más pesados a transportar en este caso (por la distribución de carga que producen ruedas u orugas)

7.- Página 2 - 3er. párrafo: Respecto de las profundidades creo que el informe que se basa en dichos está superado por los sondajes efectuados por el suscripto. Por otra parte aquí se confirmaríanque un buque de 19 piés (Bahía Buen Suceso) asentará y que el fondo es muy blando sin riesgo para su estructura.

8.- Página 2 - 4to. párrafo: La carta que se cita no figura agregada al informe disponible. La profundidad es un poco mayor a la que se menciona según los sondajes efectuados en su oportunidad.

9.- Página 2 - 6to. párrafo: No estoy de acuerdo. La maquinaria de la Fuerza Aerea Argentina a transportar es factible desembarcarla en muelle. La maniobra en playa se complica y es poco factible por:

a) suelo pedrogoso en playa en ausencia de arena en la zonas más aptas.

b) Existencia de abundantes algas en proximidades de la costa.

c) Falta de información cierta sobre gradiente, resistencia, etc.

10.-Página 3 - 1er. párrafo: Estoy en desacuerdo pues personalmente he recorrido esa zona en lancha y la entrada a The Canache está cerrada casi complotamente por algas y en profundidad es inaccesible para un buque. Además las playas son, (habiendolas reconocido por tierra) como dice el informe que se analiza, rocosas y con piedras angulares que puedon dañar las estructuras. Debe descartarse la idea de ingresar a The Canache con un buque por ser muy estrecha la entrada, llena de algas y con profundidad no aceptable.

///..

CONFIDENCIAL

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 41
C.O.A.C.

94

///..

11.- Página 3 - 2do. párrafo: La bahía Yorke no es recomendable para la operación en cuestión pues está expuesta al viento y al mar. La playa es arenosa y sin piedras pero, si bien no dispongo ahora de datos en mi poder, recuerdo que de las cartas disponibles en Stanley y del análisis de las fotografías aereas que se me facilitaron para consulta deduje que era restringido y peligroso para abordar esa playa con un buque por los bancos numerosos que la rodean.

12.-Página 4 - 1er. párrafo: Al hacer esta descripción, que es correcta, se está considerando la pista definitiva que debe construir Gran Bretaña en Cabo PEMBROQUE y no la provisoria argentina a construir en HOOKERS Poimt. La descripción del camino, es correcta y coincidente con mi informe.

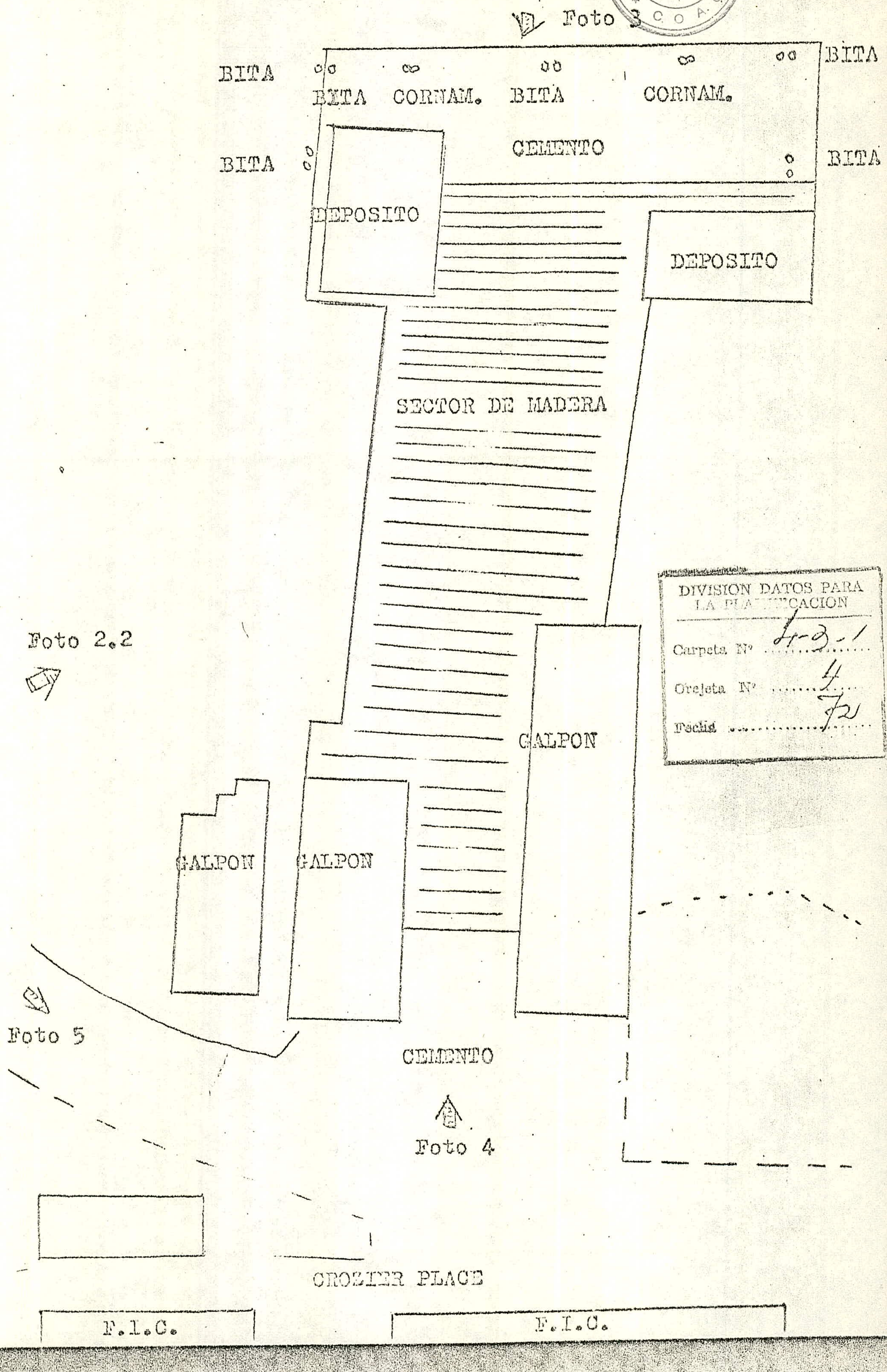
13.-Página 4 - 2do. párrafo: Este informe considera como antes se mencionó, la ubicación de la pista en Cabo PEMBROQUE y nó en HOOKERS Point. Es inexacto para nuestro caso ya que el camino que procede desde la ciudad llega hasta la futura pista provisoria.

RAUL A. MARINO
Capitán de Fragata

DIVISION DATOS PARA
LA PLANIFICACION
Carpeta Nº 43-1
Doblete Nº 4
Fecha 72

1.2.6. Gráfico del muelle E. de la F.I.C.

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO No 42
C.O.A.C.



DIVISION DATOS PARA LA PLANIFICACION
Carpeta Nº 4-3-1
Orejeta Nº 4
Fecha 72

SECRETO

ANEXO 2

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 43
C.O.A.C.

FOTO 1

DARWIN y A.E.S. Amarrados en andana en el muelle E. de la F.I.C.

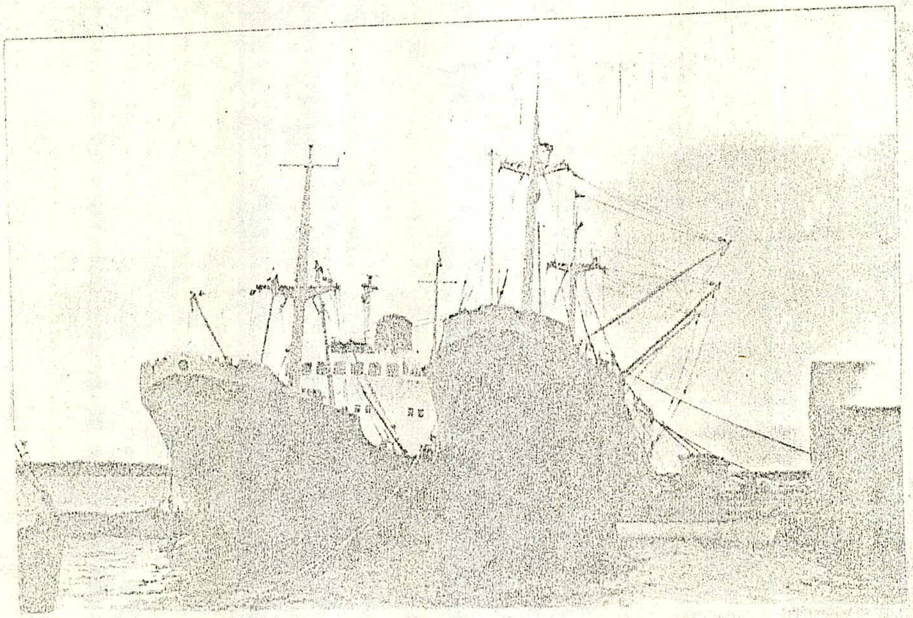
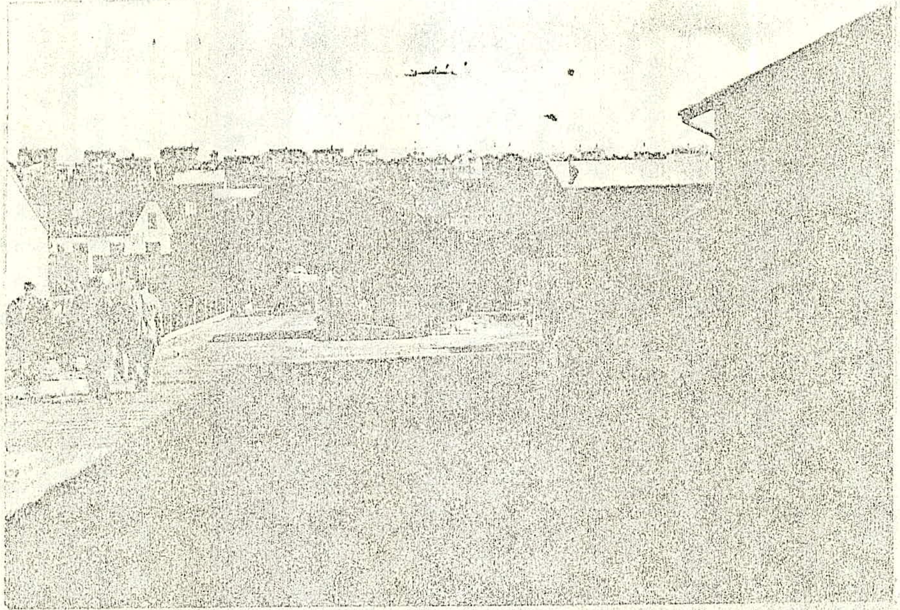


FOTO 2

Muelle E. de la F.I.C.



SECRETO

ANEXO 2

FOTO 3

LA PLANIFICACION
Carpeta Nº 4-D-1
Carpeta Nº 1
Fecha 4/72

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 44
C.O.I.

Salida del muelle E. de la F.I.C.

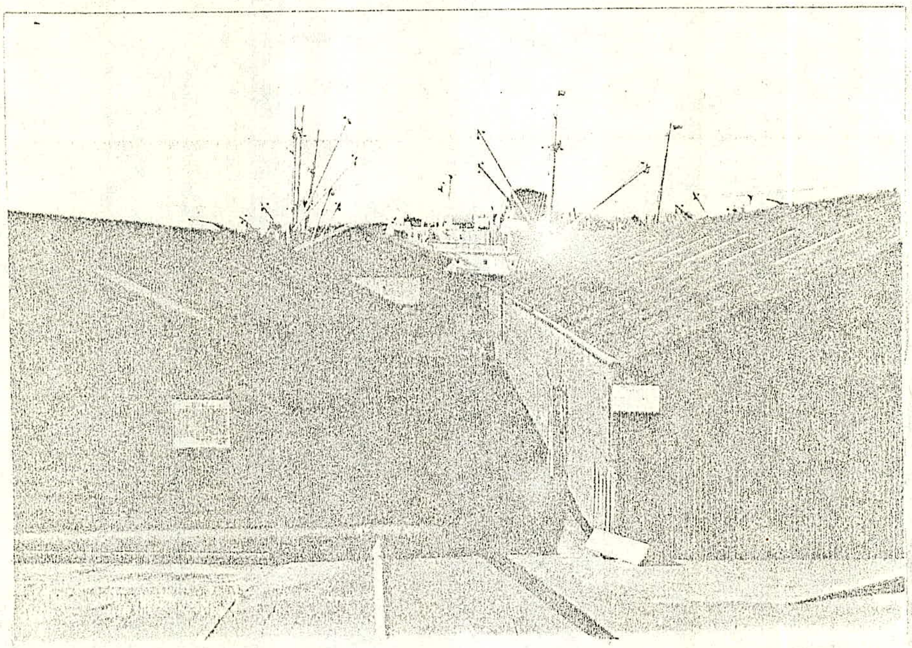
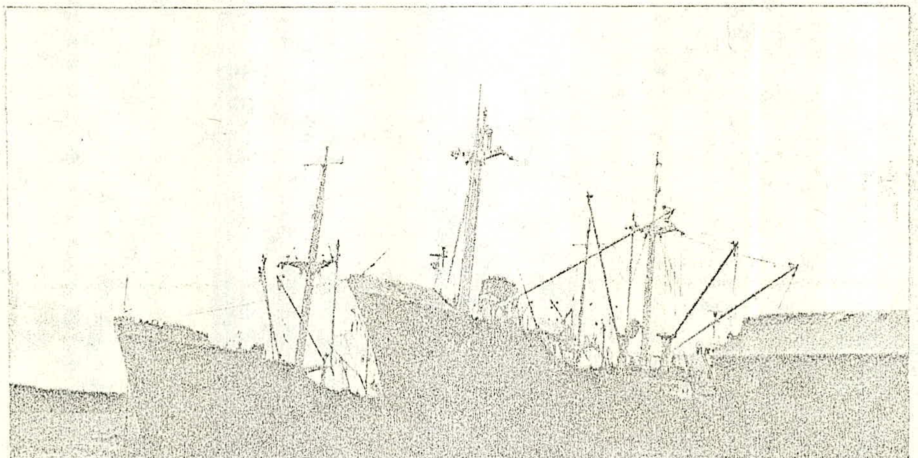


FOTO 4

DARWIN y A.E.S. Amarrados en andana.



SECRETO

ANEXO 2

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 45
C.O.A.C.

FOTO 5

Vista de los muelles desde el Puerto, señalándose el edificio de la F.I.C.

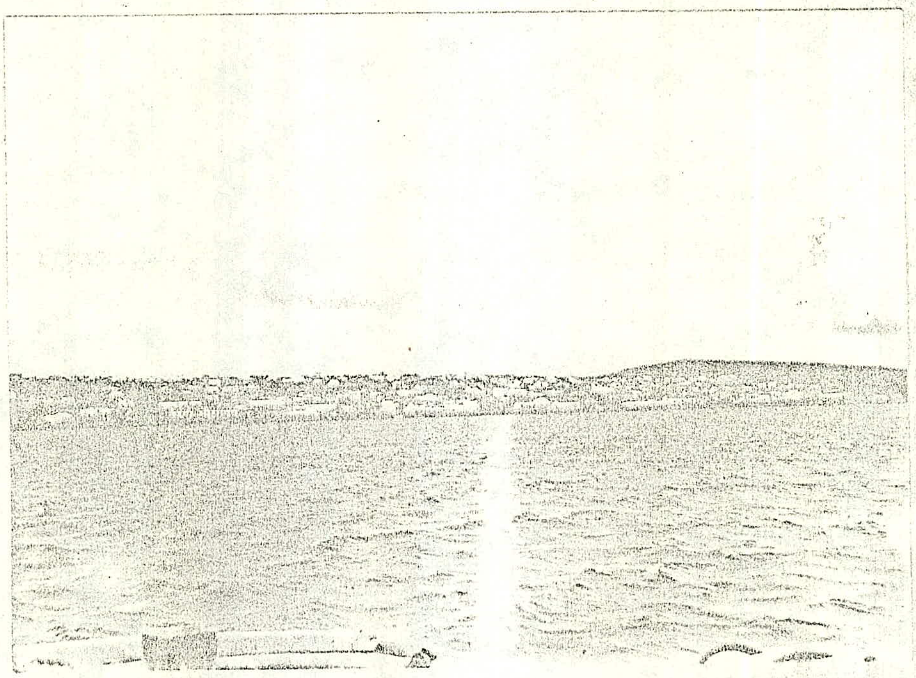
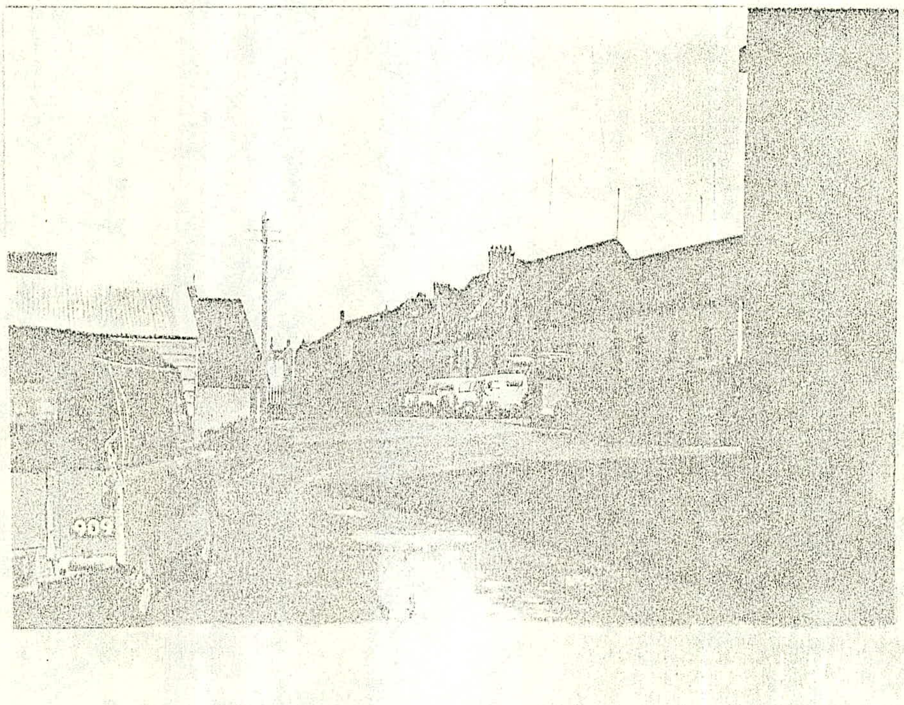


FOTO 6

Salida del muelle E. de la F.I.C. y edificio F.I.C.

DIVISION DATOS PA
LA PLANIFICACION
Carpeta Nº 42-1
Orejeta Nº 1
Fecha 72



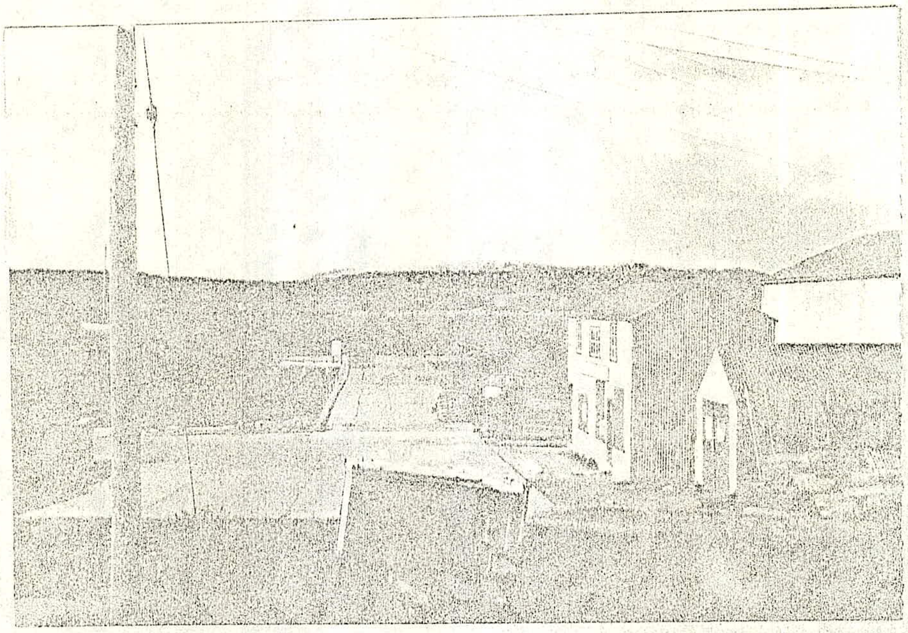
SECRETO

ANEXO 5

FOTO 7

FOLIO Nº 46
C.O.A.C.

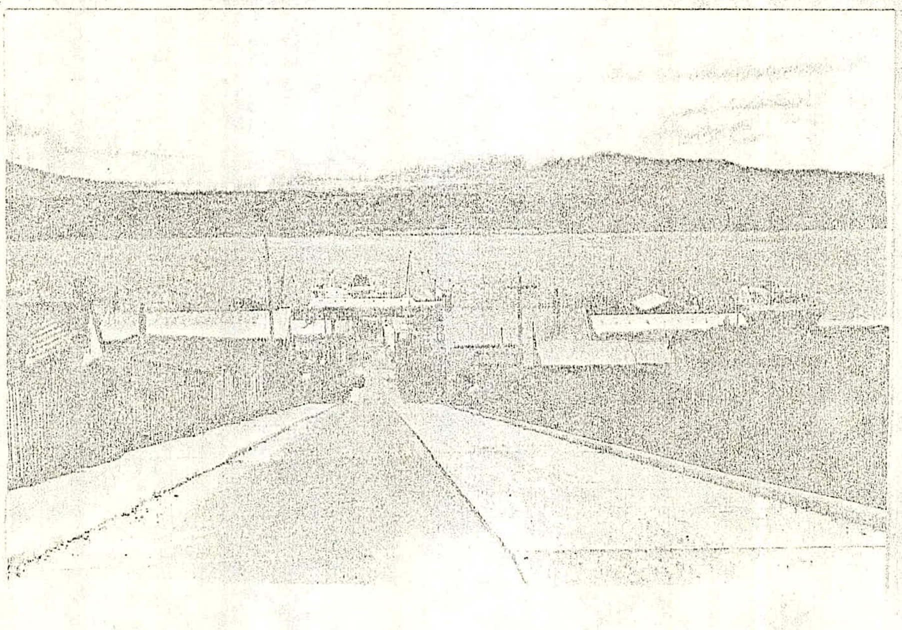
Muelle Público vista desde la salida.



DIVISION DATOS PARA
Carpeta Nº 11-3-1
Cajita Nº 1
Foja 72

FOTO 8

Muelle Público con el DARWIN amarrado.



SECRETO

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 47
C.O.A.C.

FOJA Nº 23

ANEXO 5

FOTO 9

Vista del DARWIN amarrado en el muelle público con las amarras pasadas a tierra.

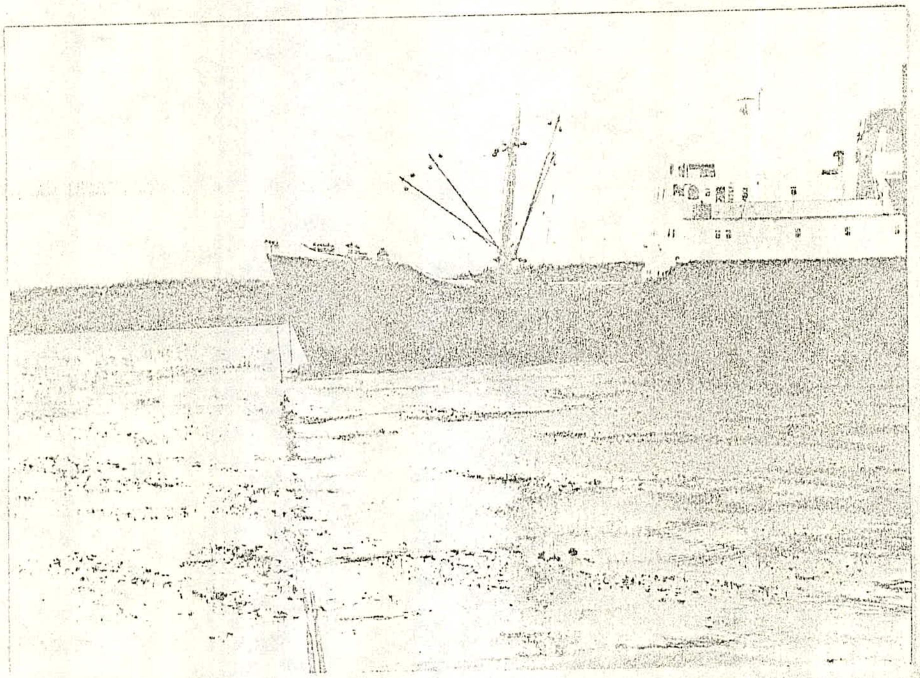
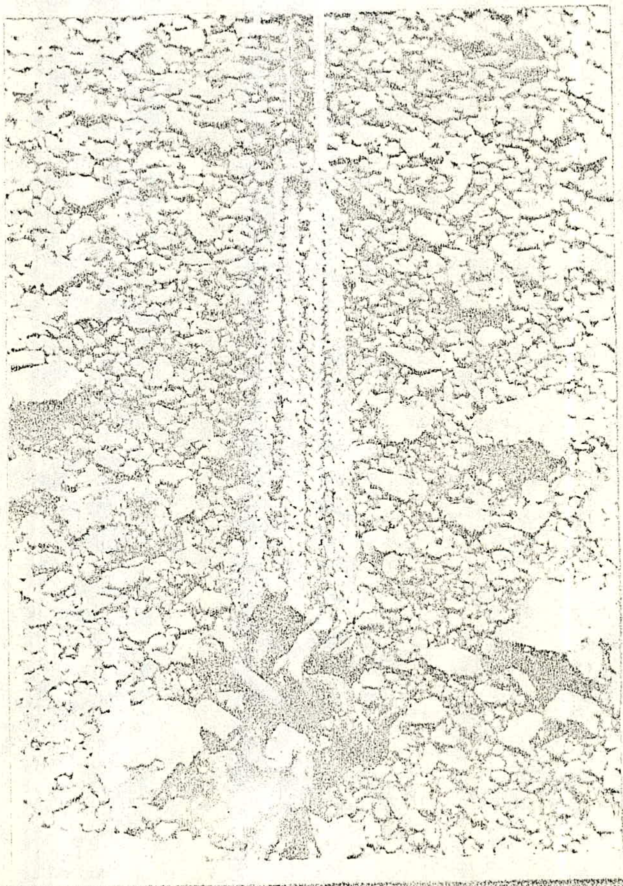


FOTO 10

Gancho y grillete en tierra para pasar amarras desde el muelle público.



DIVISION DATOS PARA LA PLANIFICACION
Carpeta Nº 4-3-1
Carpeta Nº 1
Fecha

SECRETO

ANEXO 5

Carpeta Nº 4-3-1
Cajeta Nº 1
Fojas 72

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 48
C.O.A.C.

FOTO 11

Muelle Público.

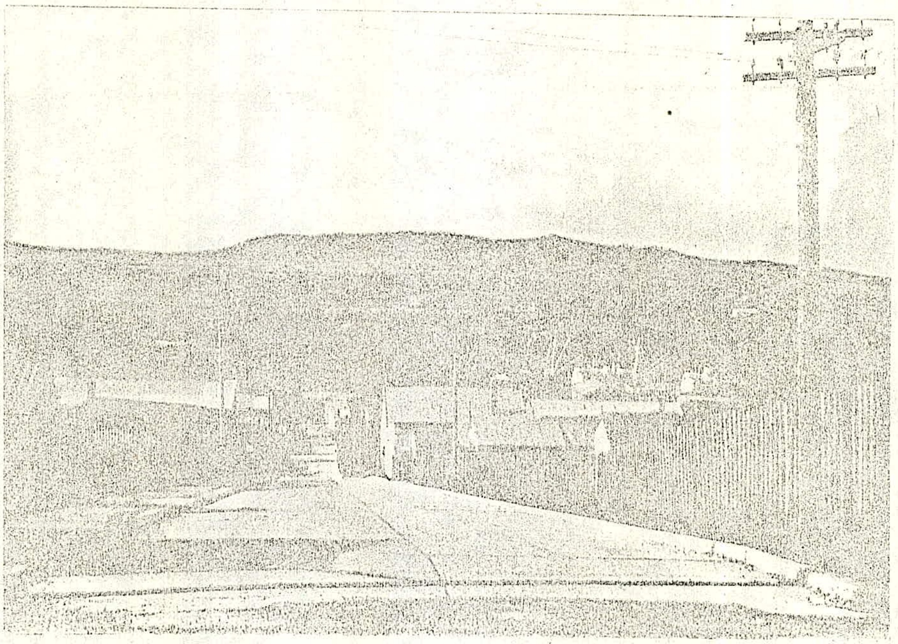
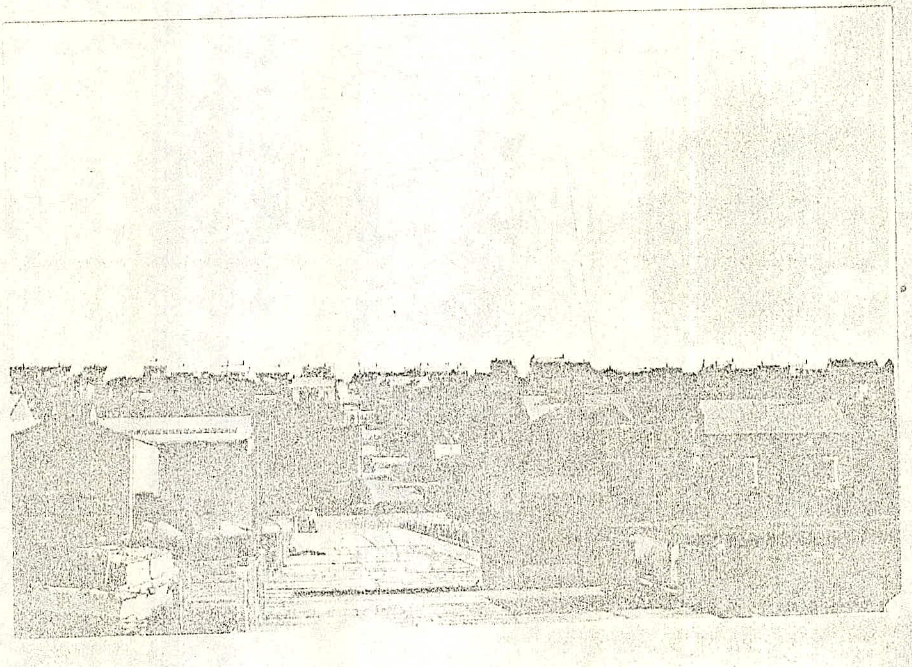


FOTO 12

Vista de la salida del muelle Público.-



SECRETO

ANEXO 6

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 48
C.C.A.C.

FOTO 13

Vista de los muelles W, Público y E. con aquel en primer plano.

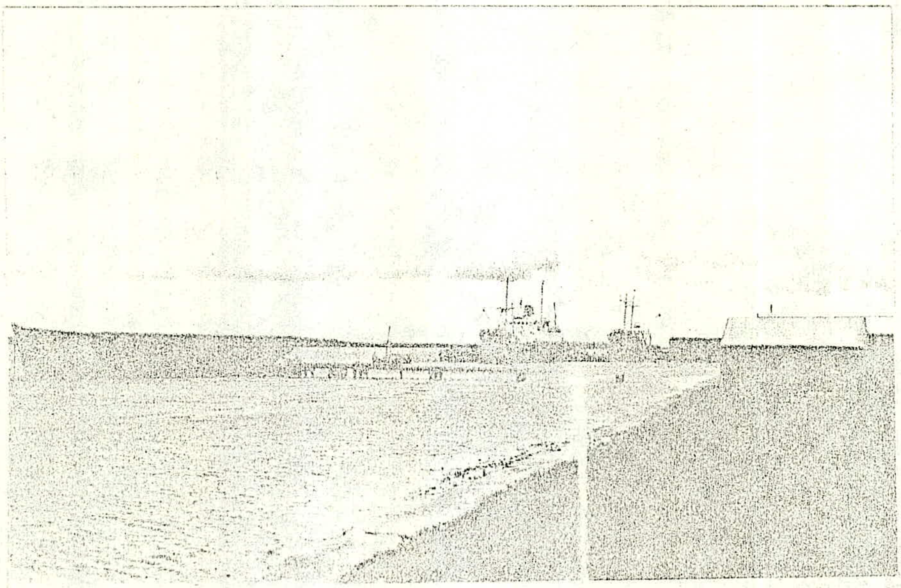
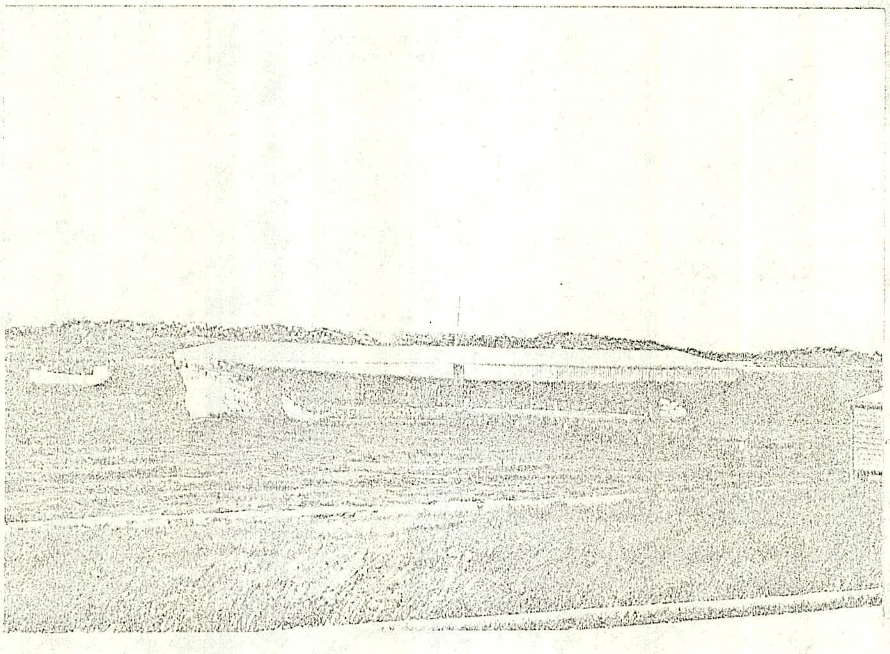


FOTO 14

DIVISION DATOS PARA
LA PLANIFICACION
Carpeta Nº 11-3-1
Orejeta Nº 1
Fecha 72

Muelle W de la F.I.C. y Pontón.



SECRETO

ANEXO 6

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 50
C.O.A.C.

FOTO 15

Muelle W de la F.I.C. visto desde la salida.

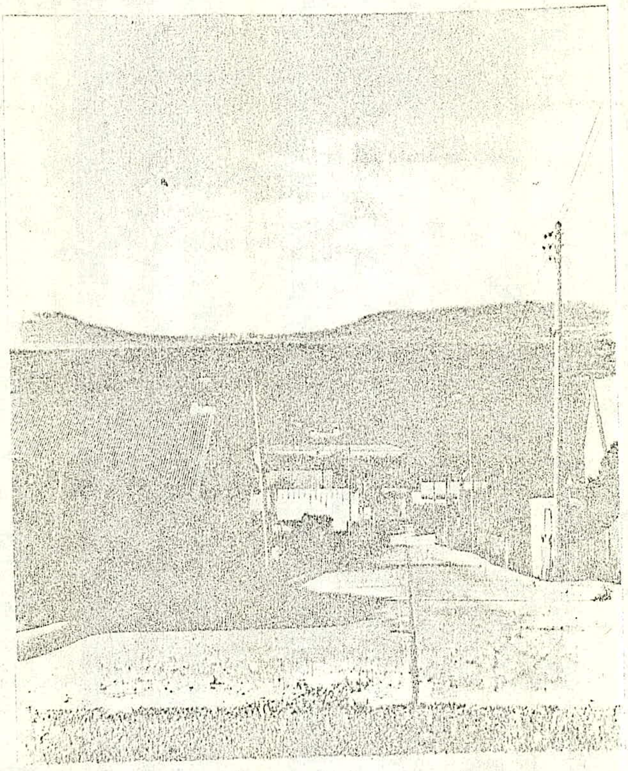
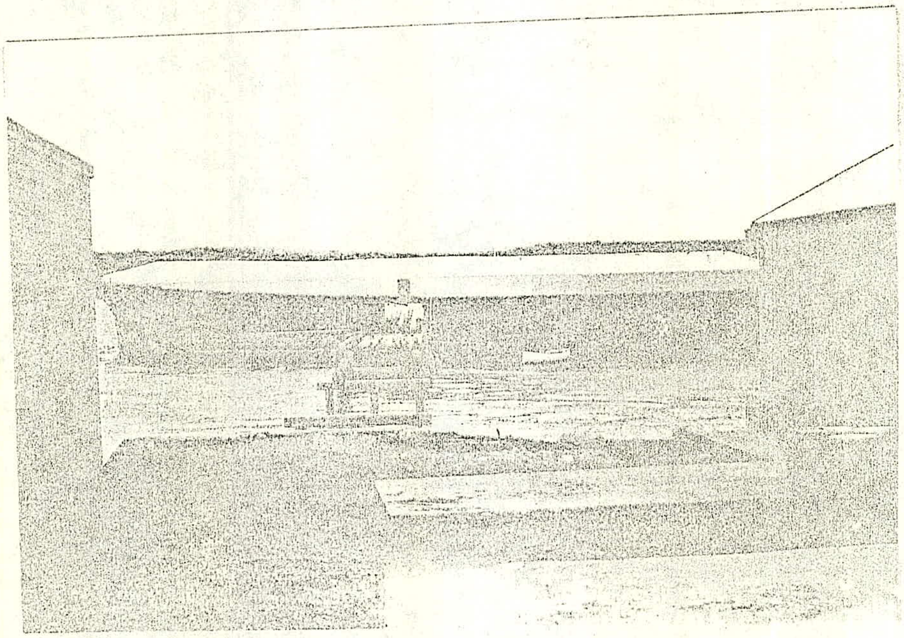


FOTO 16

DIVISION DATOS PARA LA PLANIFICACION
Carpeta Nº 4-3-1
Orejeta Nº 4
Fecha 72

Muelle W de la F.I.C.



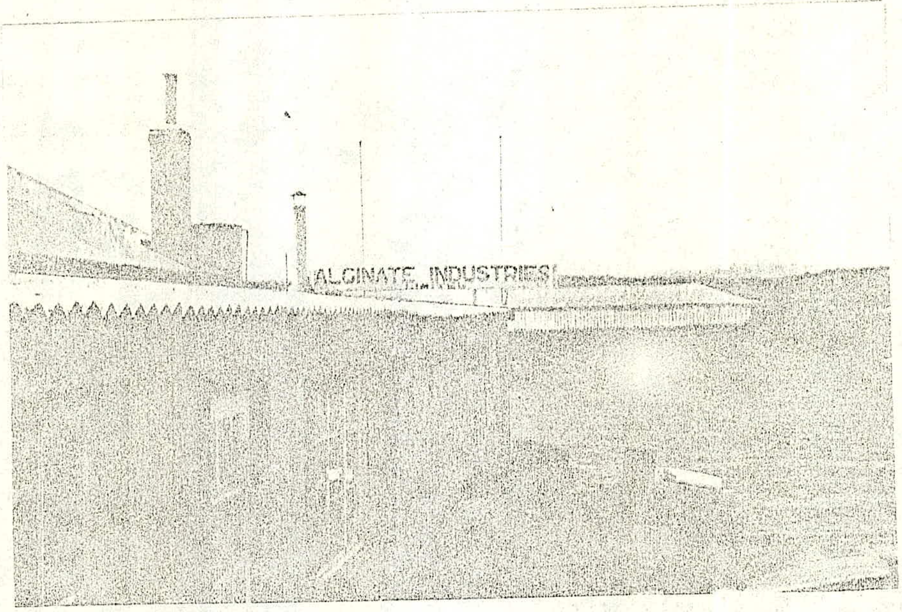
SECRETO

ANEXO 6

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº
51
C.O.A.C.

FOTO 17

Muelle de la F.I.C. e instalaciones de la Industria de Algas.



DIVISION DATOS PARA
LA PLANIFICACION
Carpeta Nº 4-3-1
Carpeta Nº 1
Fecha 72

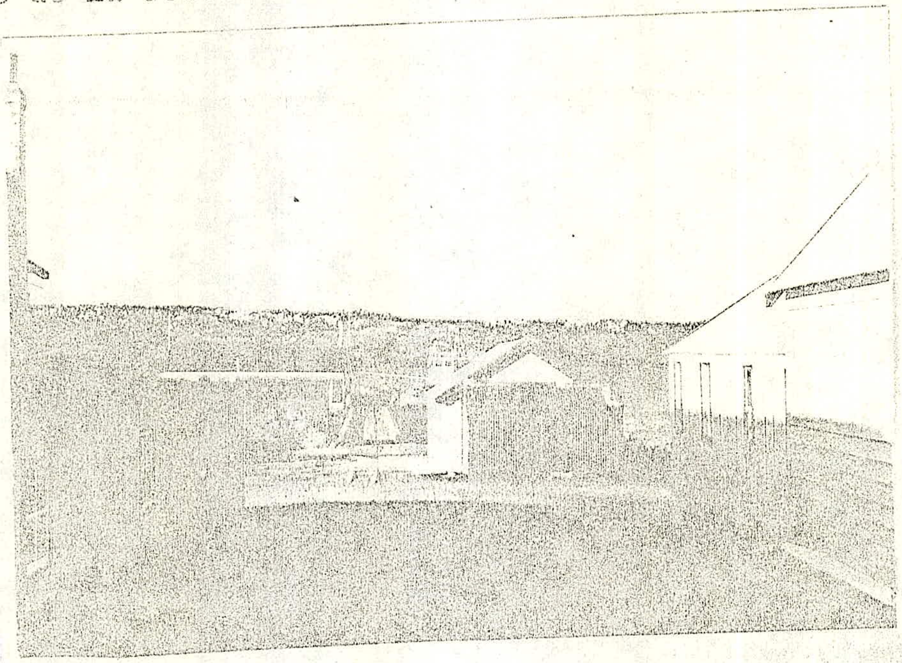
SECRETO

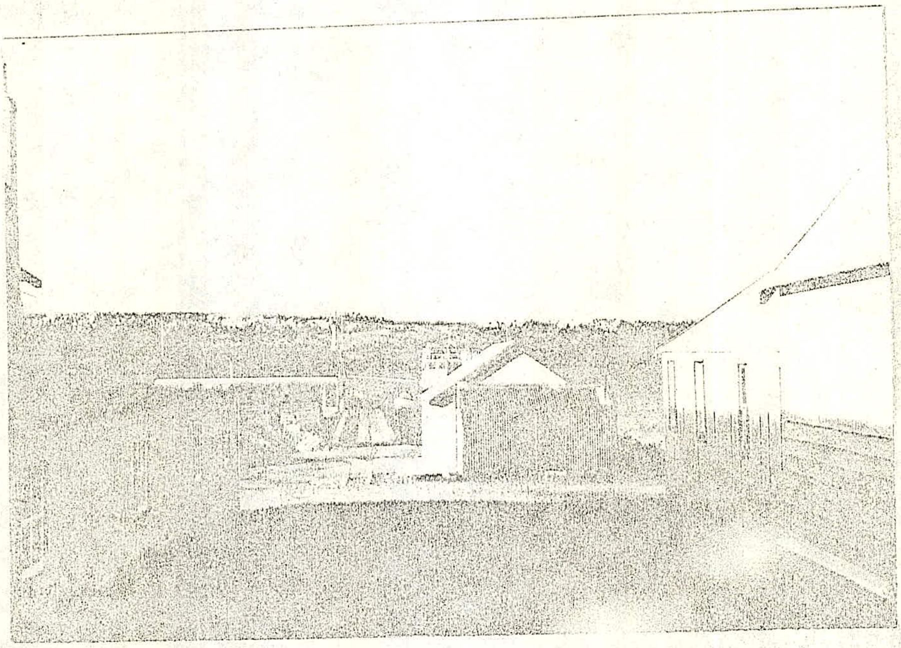
ANEXO 7

FOTOS 18 y 19

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 52 C.O.A.C.

Muelle de la Gobernación.-





DIVISION DATOS PARA LA PLANIFICACION

Carpeta Nº 4-3-1

Orejeta Nº 1

Fecha 72

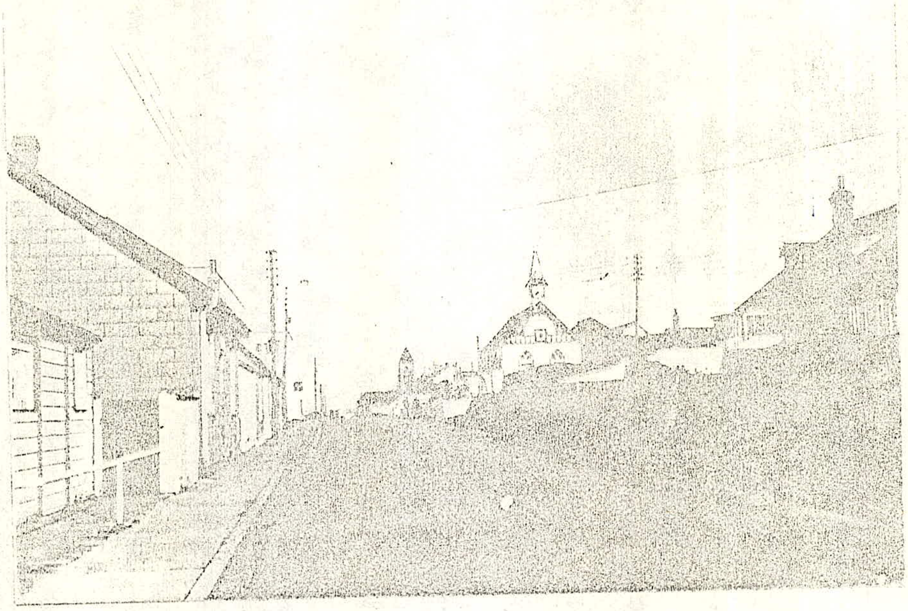
SECRETO

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 53
C. O. A. C.

ANEXO 7

FOTO 21

Vista de la Iglesia católica en primer plano que sirve de referencia en la enfilación de fondeo.-



DIVISION DATOS PARA LA PLANIFICACION
Carpeta Nº D-3-1
Orejeta Nº 1
Fecha 72

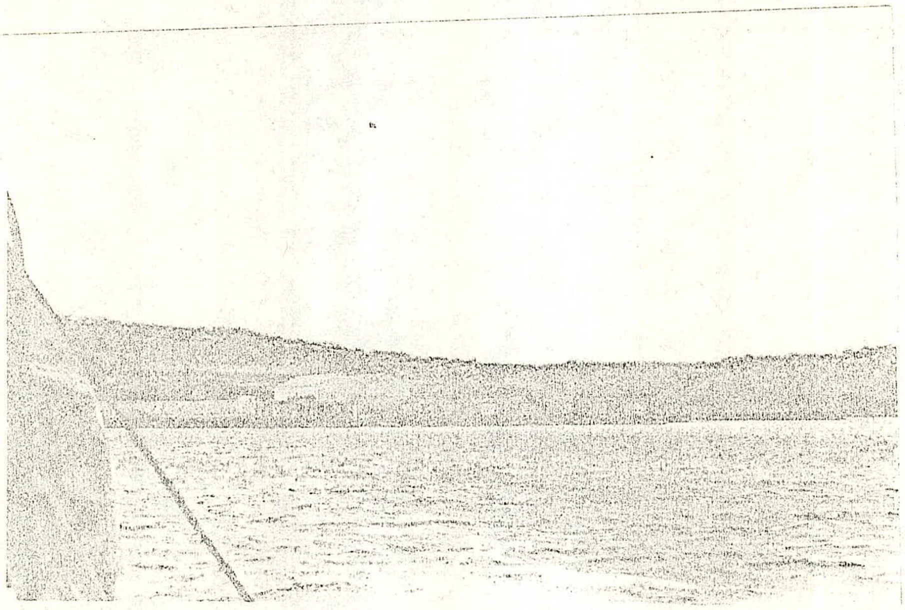
ANEXO 8

FOTOS 22 y 23

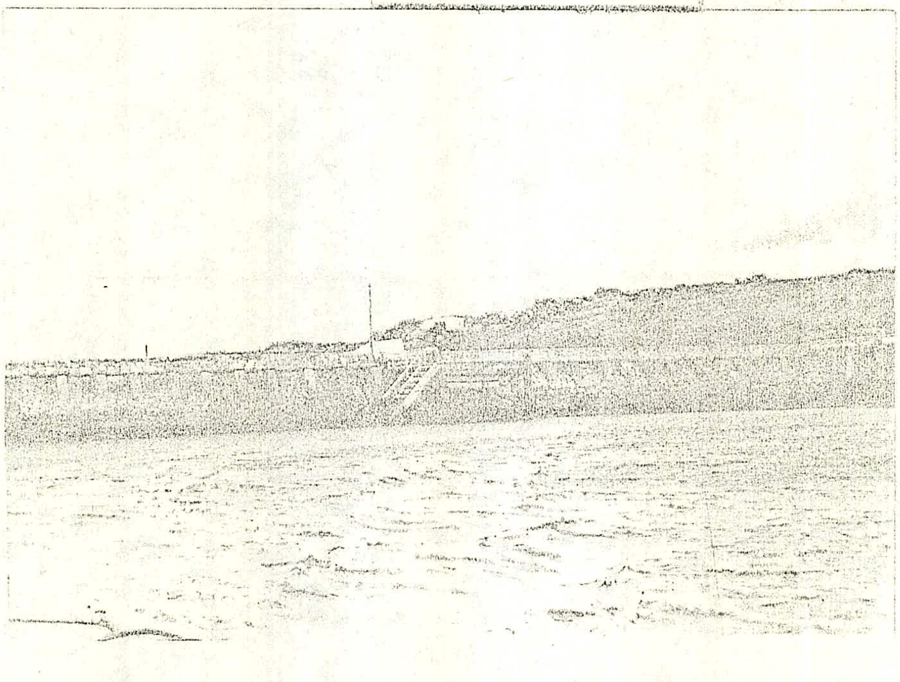
ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 54
C.C.A.C.

ARCHIVO A.R.
FOJA No. 32

Vistas del muelle militar.



DIVISION DATOS PARA
LA PLANIFICACION
Carpeta Nº 4-2-1
Orejeta Nº 1
Fecha 72



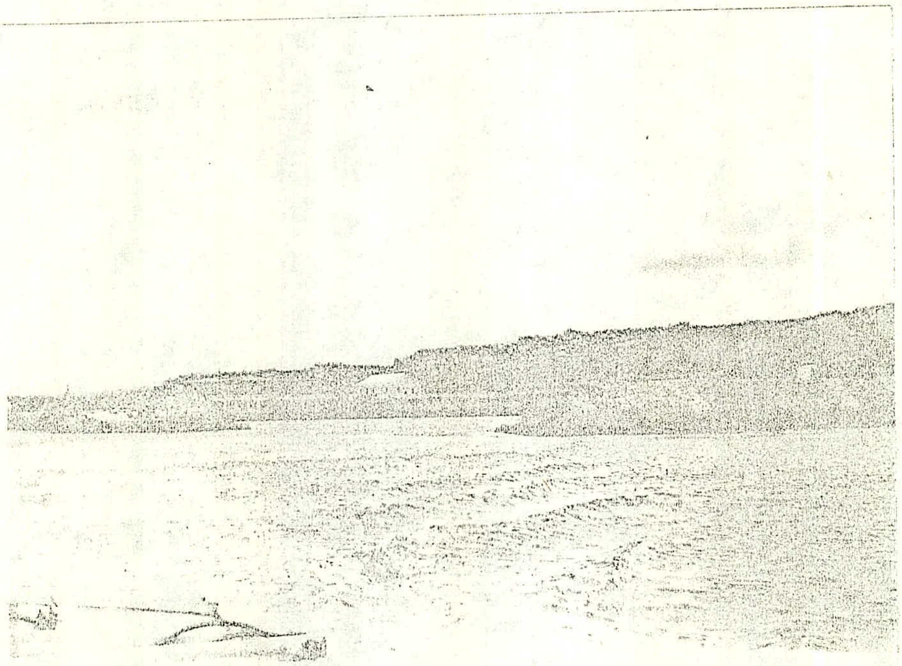
SECRETO

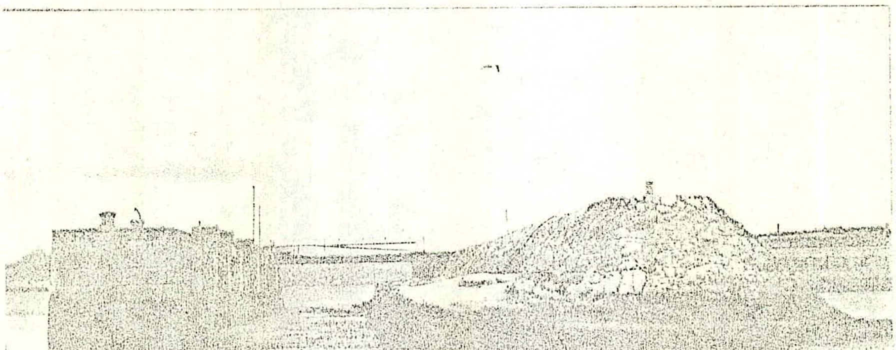
ANEXO 8

FOTOS 24 y 25

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 55
C.O.A.C.

Vistas del muelle militar.





DIVISION DATOS PARA LA PLANIFICACION
Carpeta Nº ....
Orejeta Nº ....1....
Fecha ....72....

SECRETO

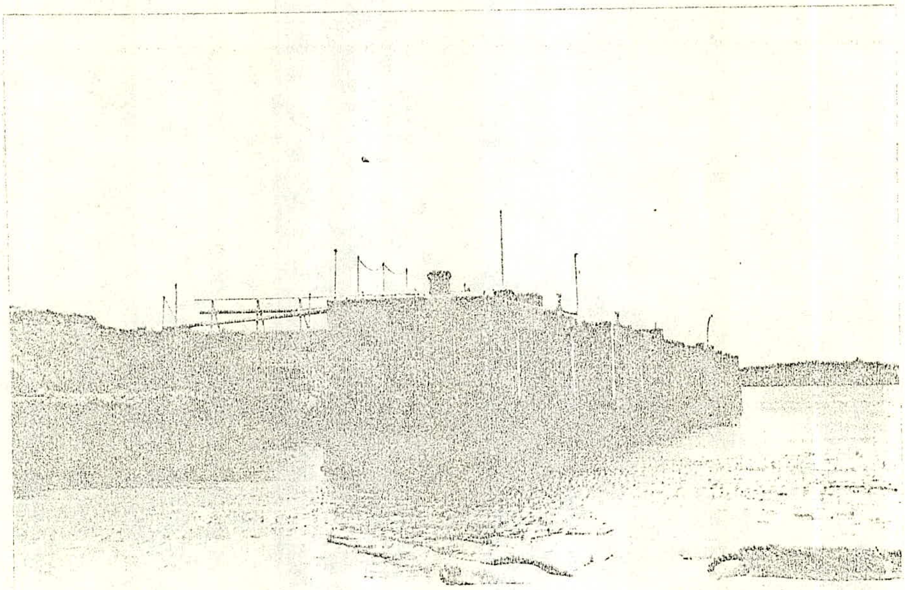
ANEXO 8

FOTO 26

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 56
C.O.A.C.

FOJA Nº 136

Muelle militar con el detalle del estado de su cabecera.



DIVISION DATOS PARA
LA PLANIFICACION

Carpeta Nº 11-2-1

Orejeta Nº 1

Fecha 7/2

SECRETO

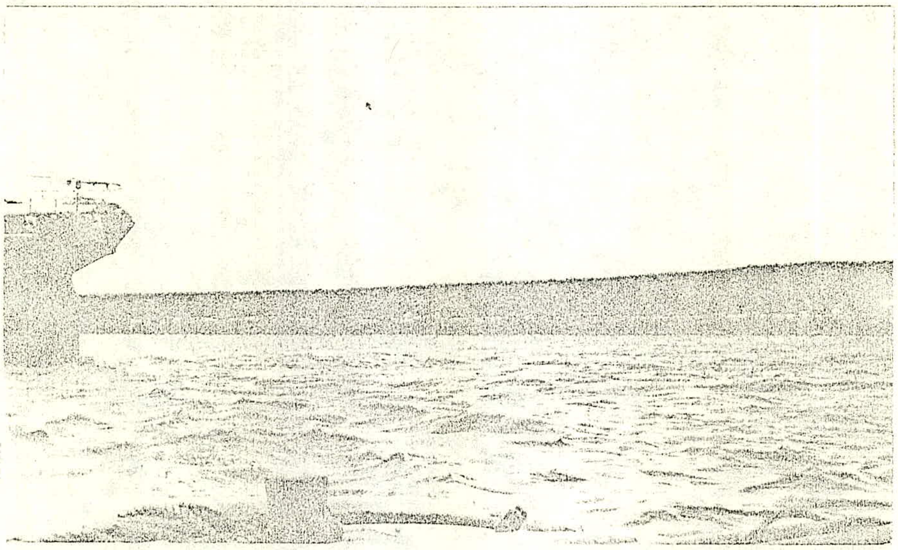
ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO No 54
C.O.A.C.

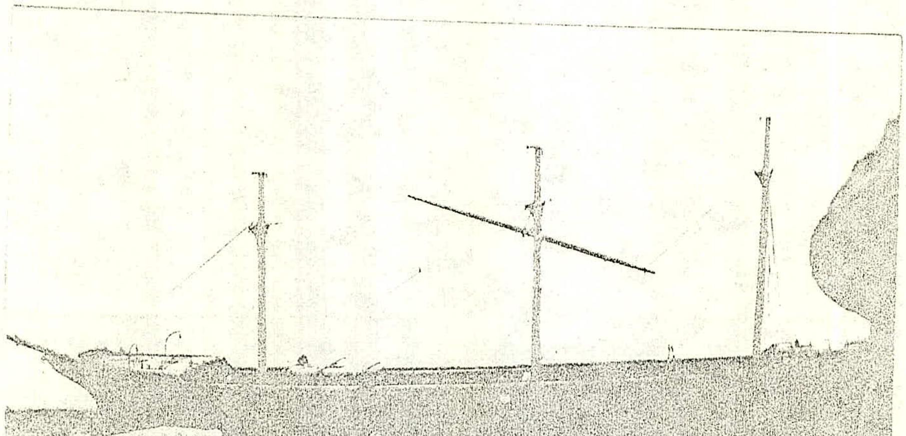
AVISO A.R.A. SOBRAL
FOJA No. 86

ANEXO 9

FOTOS 27 y 28

Vistas de la playa en el lado E. de Puerto STANLEY con el buque varado paralelo a la costa.





DIVISION DATOS PARA
LA PLANIFICACION
Carpeta Nº 4-2-1
Orejeta Nº 1
Fecha 72

SECRETO

ANEXO 10

FOLIO Nº 58
ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
C.O.A.C.

FOJA 24

FOTO 29

Vista de la enfilación de entrada.

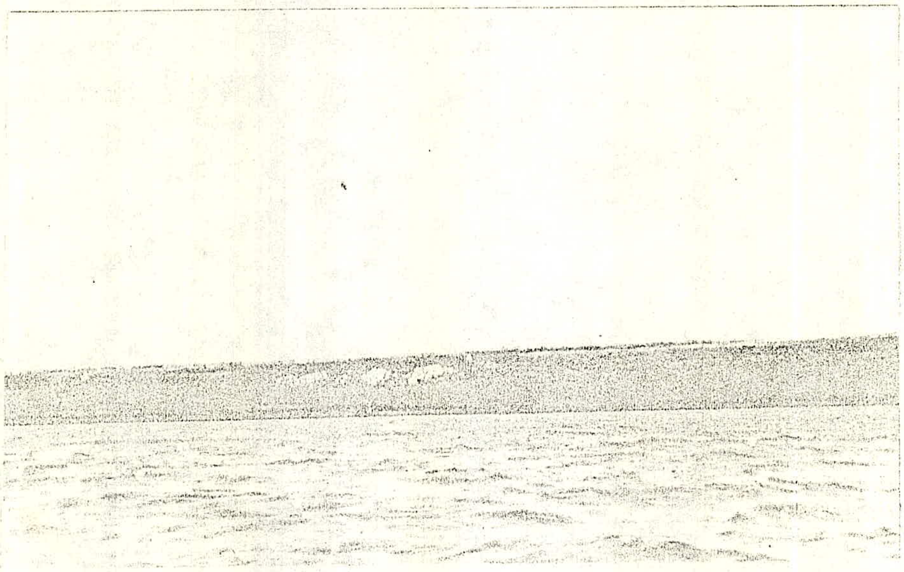
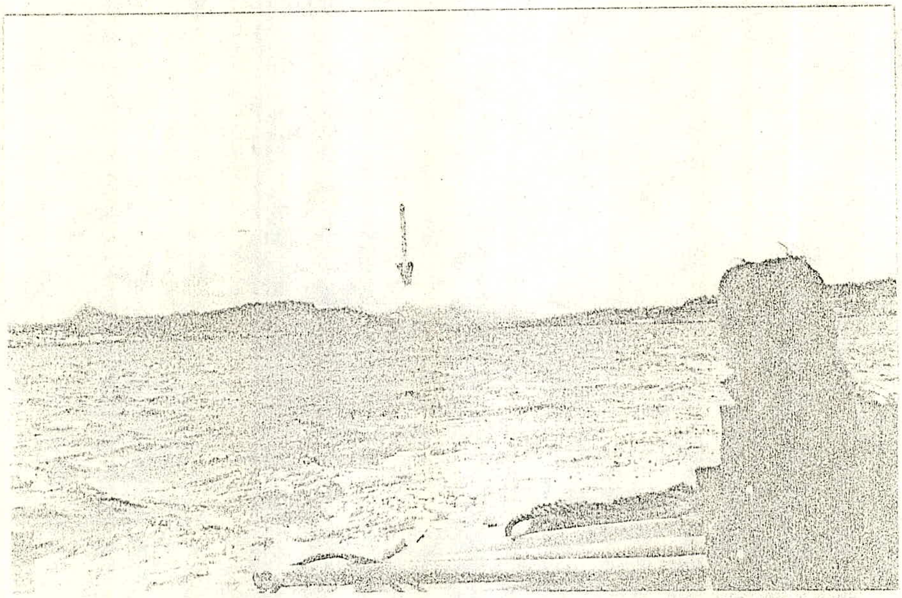


FOTO 31

Vista del monte TWO sisters, habiéndose señalado el del lado Sur.



DIVISION DATOS PARA LA PLANIFICACION

Carpeta Nº 1-3-1

Orejeta Nº 1

Fecha 72

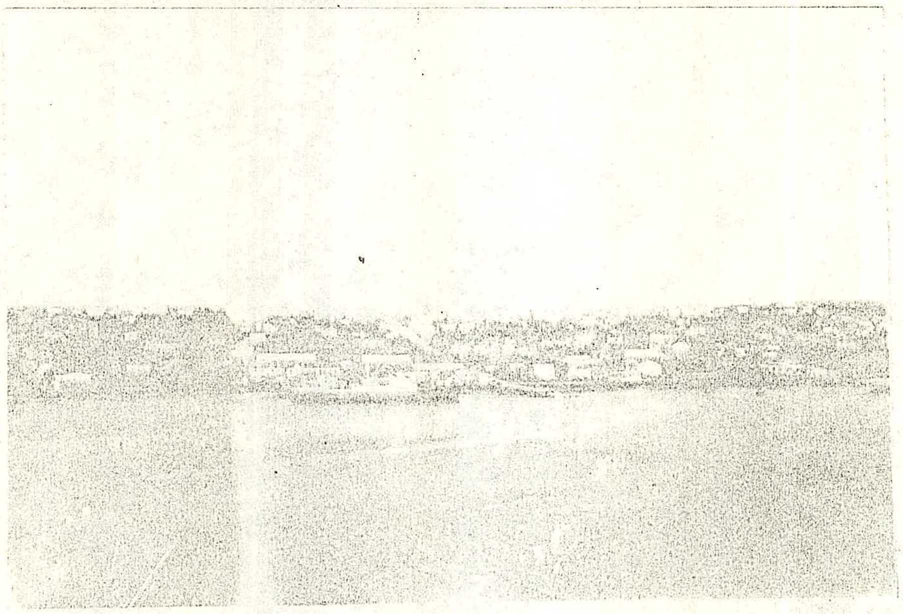
SECRETO

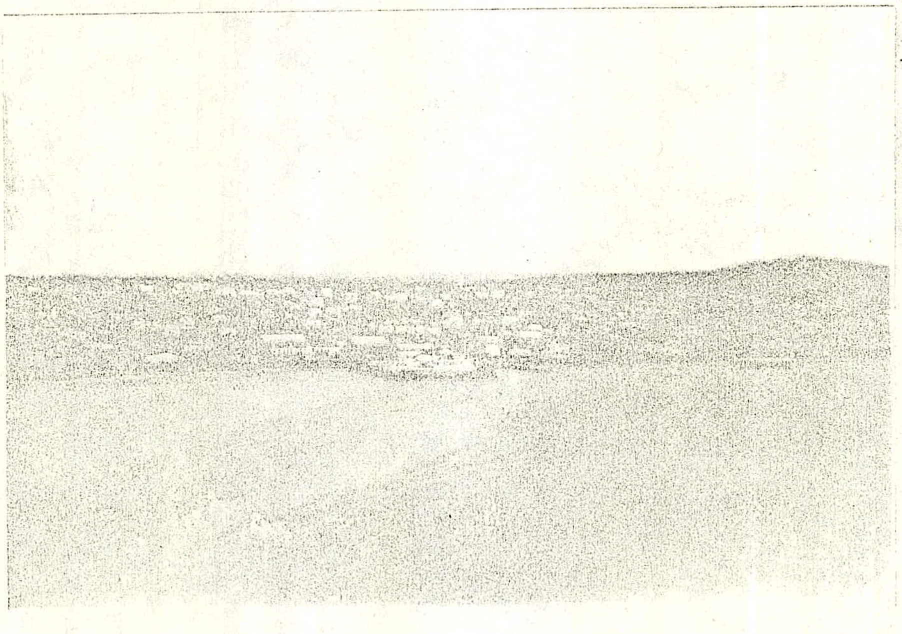
ANEXO 10

FOTOS 32 y 33

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 59
C.O.A.C.

Vistas panorámicas de los muelles.





DIVISION DATOS PARA
LA PLANIFICACION
Carpeta Nº A-2-1
Orejeta Nº 1
Fecha 72

SECRETO

ANEXO 10

EMGA ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 60 C.O.A.C.

FOJA Nº 24

FOTO 34

Vista de los muelles E, Público y W (de izquierda a derecha ó E a W)

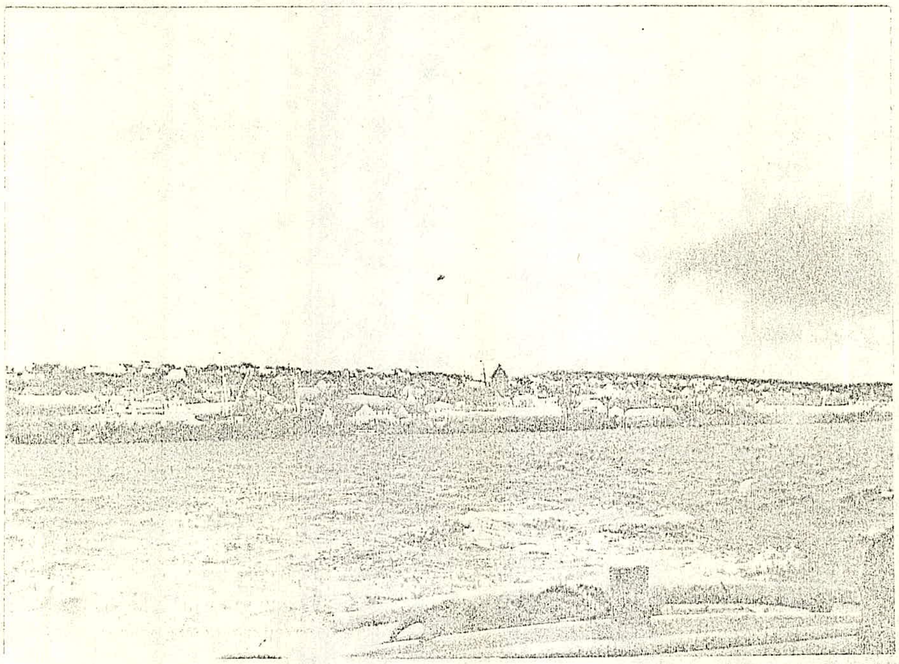
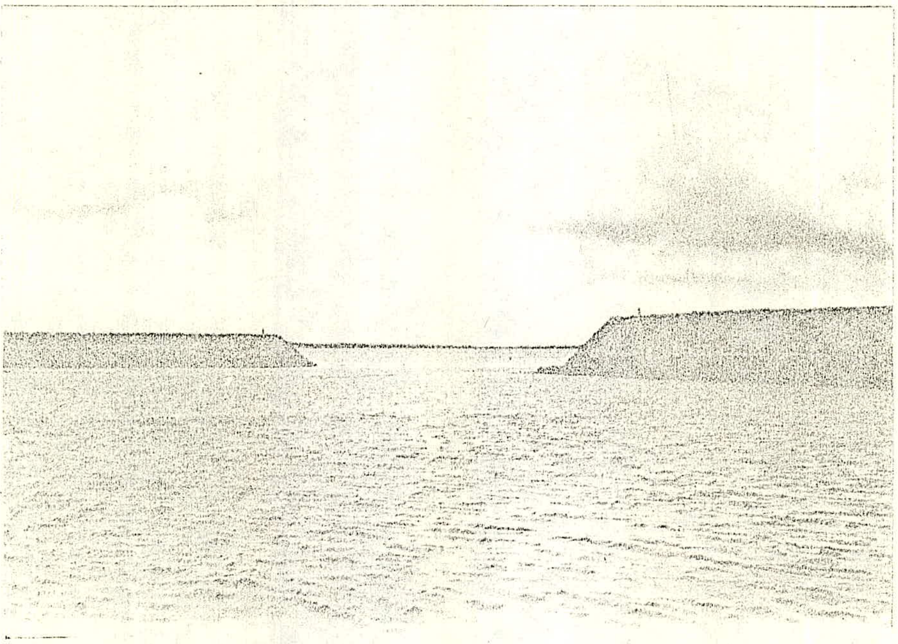


FOTO 35

Vista de la boca de entrada a Puerto STANLEY.



DIVISION DATOS PARA LA PLANIFICACION
Carpeta Nº F-3-1
Orejeta Nº 1
Fecha 12

SECRETO

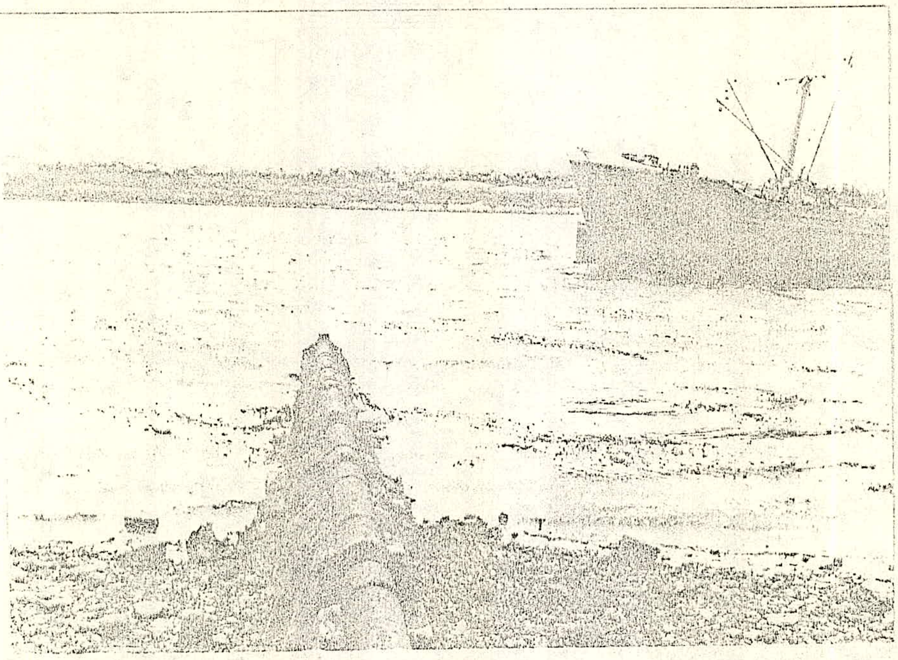
ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 61
C.O.A.C.

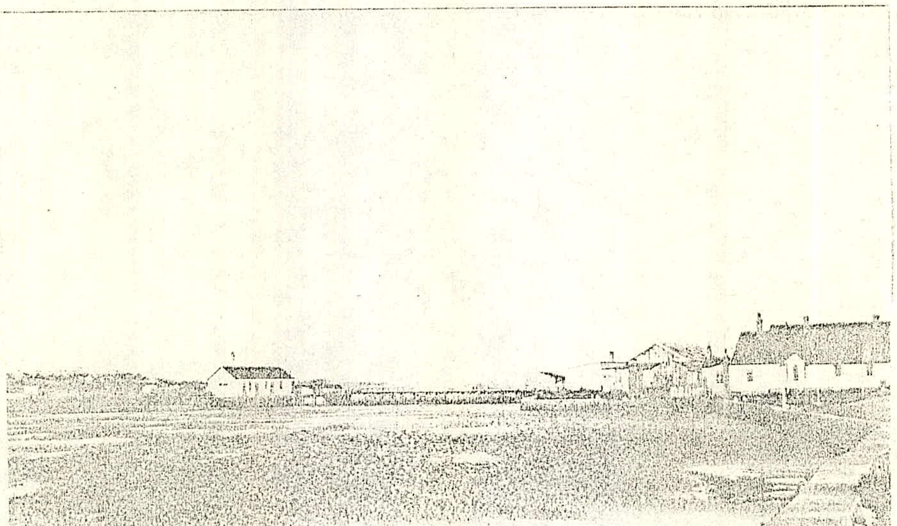
Foja Nº 34

ANEXO 10

FOTOS 36 y 37

Vistas de la tubería de descarga al W del muelle público.-





DIVISION DATOS PARA LA PLANIFICACION

Carpeta Nº 431

Orejeta Nº 1

Fecha 72